

Drive

DER **PLAYBOY** MOBILITY-GUIDE

Zeit UMZUDENKEN

Tesla und seine Verfolger

Die zehn größten
Pioniere der Mobilität

*Abgehoben: So werden
Flugtaxis Realität*

Tuning de luxe: Gemballas
irrer Wüsten-Porsche

*Auto-Erotik:
Legendäre Fotografen
und ihre schönsten
Kurvenstars*

NEU

*Das Magazin
für mobilen
Lifestyle*

Der CHIEF packt aus

*Lamborghini-Präsident
STEPHAN WINKELMANN
blickt in die Zukunft der
Auto-Evolution*

IAA[»]
MOBILITY



DER NEUE CLS



A man with dark hair is captured in a dynamic running pose against a solid teal background. He is wearing a bright teal, wind-resistant jacket over a dark turtleneck, grey trousers, and white sneakers with teal accents. The jacket is billowing behind him, emphasizing his forward motion. The text 'AUSBRUCH' is overlaid in white, serif, all-caps font across the middle of the image.

AUSBRUCH

STAT T

ALLTAG

Für mehr Drive in Ihrem LEBEN!

Hat das Automobil eine Zukunft? Wenn es nach Greenpeace geht, lautet die Antwort: Nein. Als Gründe für ihre These führt die international agierende Umweltorganisation neben bekannten ökologischen Argumenten auch die hohe Zahl an Unfalltoden im Straßenverkehr an. Deshalb fordern die Öko-Aktivisten seit Jahren auch von der deutschen Bundesregierung die schrittweise Reduzierung der Privatautos. Und ab 2025 sogar ein vollständiges Zulassungsverbot benzinbetriebener Fahrzeuge. Nach dem Willen von Greenpeace und anderer Klima-Aktivisten leben wir in vier Jahren in einer anderen Welt. Heute, im September 2021, lädt die Stadt München Besucher, Journalisten und Aussteller zur weltweit größten und international bedeutendsten Automobilmesse. Die IAA findet damit erstmals seit 70 Jahren nicht in Frankfurt am Main statt. Und sie richtet sich mit dem Ortswechsel in die bayerische Landeshauptstadt auch strategisch neu aus. So finden die Ausstellungen diesmal nicht (nur) in einem abgesperrten Areal statt – erstmals präsentieren viele Hersteller ihre Messe-neuheiten in sogenannten Open Space Areas inmitten der Millionenstadt.

Die IAA 2021 – eine Leistungsschau für Fortschritt und nachhaltige Technologien.

NACHHALTIGKEIT – das ist der womöglich meistgenutzte Begriff unserer Zeit. Weil noch viel mehr als ein Modewort. Denn verantwortliches Handeln ist dieser Tage eine schlichte Notwendigkeit. Dennoch: Wir wollen mit dieser Ausgabe aufzeigen, dass Vernunft und (Fahr-) Spaß nicht im Widerspruch stehen müssen. Der PLAYBOY Mobility-Guide widmet sich auf 132 Seiten allen Aspekten des mobilen Lebens. Und gibt Antworten auf die wichtigsten Zukunftsfragen der Mobilität. Erfahren Sie, welche Hersteller Innovationsführer Tesla bedrohlich nah auf den Fersen sind, und lernen Sie die zehn größten Pioniere der Automobilität kennen. DTM-Pilotin Sophia Flörsch nimmt Sie mit auf die Rennstrecke, zehn Star-Fotografen zeigen Ihnen ihre schärfsten Schüsse – und in unserer Titelseite gewährt Lamborghini-Chef Stephan Winkelmann einen exklusiven Blick in die Pläne der Luxus-Schmiede. Viel Vergnügen mit dem Magazin über Menschen, Macher und Maschinen. Mit Themen, die Lust machen auf die Mobilität von heute. Und zeigen, warum das Auto eine spannende Zukunft hat.



Florian Boitin

FLORIAN BOITIN
Chefredakteur

MITSTREITER



STEPHAN WINKELMANN

In einem abgeriegelten Raum auf dem Werksgelände von Lamborghini zeigte CEO Stephan Winkelmann unserem Motor-Chef Michael Brunnbauer den neuen Countach und erklärte ihm bei der Gelegenheit, wo er die Zukunft der Sportwagenschmiede sieht. Ab Seite 42



SOPHIA FLÖRSCH

Erst wollte unser Autor Thomas Becker gemütlich zum Hausbesuch bei der Rennfahrerin nach Pullach radeln. Dann nahm er doch ein schnelleres Gefährt: besser zur Einstimmung auf ihre blitzartig treffenden, sehr fokussierten Interview-Antworten. Ab Seite 78



MARKUS FLASCH

Rennstrecken sind das zweite Zuhause von Autorin Bianca Leppert, deswegen ist sie BMW-M-Chef Markus Flasch auch schon öfter über den Weg gelaufen. In München stellte sie ihm die Frage, wohin sich der Motorsport bei BMW entwickeln wird. Ab Seite 84

LEIDENSCHAFTLICH. IN DER NACHT – UND AM MORGEN DANACH.



Johann Abt

SIGNATURE EDITION

Die ABT RS6 Johann Abt Signature Edition ist eine Hommage an unseren Gründer. 64 Meisterstücke, eins für jedes Lebensjahr – handgefertigt von unseren Rennsportmechanikern. In den Fahrzeugen stecken 800 Pferde*, unzählige Arbeitsstunden und ein einzigartiges Relikt unserer Historie: ein Fragment aus dem original Amboss von 1896, für die Ewigkeit konserviert in einer Zeitkapsel.

ABT[®]

*ABT RS6 Johann Abt Signature Edition – 589 kW (800 PS), 980 Nm · Verbrauchswerte in l/100 km (die angegebenen Verbrauchswerte beziehen sich auf das Serienfahrzeug): innerorts 16,1 – 16,2; außerorts 8,9 – 8,8; kombiniert 11,6 – 11,5. CO₂-Emissionen kombiniert: 265 – 263 g/km. Abbildungen zeigen Individualisierungsmaßnahmen nach den Regelungen der StVZO für Änderungen an in Verkehr befindlichen Fahrzeugen.

WWW.ABT-SPORTSLINE.DE/JOHANN-ABT-EDITION

ABT Sportsline GmbH · Johann-Abt-Straße 2 · D-87437 Kempten



EINSTIEG

- 8 PIONIERE DER MOBILITÄT**
Von Gottlieb Daimler bis Elon Musk – zehn Vordenker, die die Welt bewegten und bewegen
- 16 MOBILITY-NEWS**
Gute Neuigkeiten für Auto- und Sportfreunde

ELEKTROMOBILITÄT

- 18 TESLA UND SEINE HERAUSFORDERER**
Die neuesten Modelle des Innovationsführers und seiner zehn schärfsten Konkurrenten in Tests und in der Theorie
- 34 DIE WICHTIGSTEN FRAGEN ZUR E-MOBILITÄT**
Das große Warum, Wie und Wohin der Verkehrswende mit Antworten, die Klarheit schaffen
- 38 ZUKUNFT DES FAHRENS**
Die Verkehrswissenschaftlerin Barbara Lenz erklärt, wie wir uns in den kommenden Jahren fortbewegen

COVER-STORY

- 42 LAMBORGHINI-CHEF STEPHAN WINKELMANN**
Der Präsident der legendären Marke mit dem Stier erläutert die nächsten Evolutionsschritte an der Spitze der automobilen Entwicklung

MENSCHEN

- 50 IM OFFROAD-PORSCHE DURCH DIE WÜSTE**
Der geborene Tuner Marc Philipp Gemballa stellt seinen Marsien vor
- 58 HERR DER FLÜGELTÜRER**
Niemand versteht sich besser aufs Restaurieren des legendären Mercedes-Benz 300 SL als Hans Kleissl
- 68 DER MINI-DESIGNER UND SEIN LOUNGE-MOBIL**
Oliver Heilmer, Design-Chef des britisch-bayerischen Kleinkalibers, plant Fahrzeuge für eine neue Welt
- 72 DAS MONSTER UND ICH**
Unser Autor macht den Selbsttest: Als fahrerisches Greenhorn im stärksten Land Rover Defender aller Zeiten durchs Gelände – ganz oldschool mit Benzin



78	RENNFAHRERIN SOPHIA FLÖRSCH <i>Die Münchner DTM-Pilotin über ihre Karriere in der Männerdomäne Motorsport</i>
84	DER RASENDE CHEF DER BAYERN <i>Markus Flasch leitet die Submarke BMW M, den Motorsport von BMW und erklärt im Gespräch, warum er auch auf der Rennstrecke selber Gas gibt</i>
TRENDS	
40	SOLAR-AUTO <i>Das Münchner Start-up Sono Motors und sein Sion</i>
76	REISE-GADGETS <i>Lässige und praktische Begleiter für unterwegs</i>
90	UHREN FÜR AUTOMOBIL-FANS <i>So trägt man seine Leidenschaft am Handgelenk</i>
108	DIE FLUGTAXIS KOMMEN <i>Deutsche Pioniere und ihre Zukunftsbranche</i>
113	PRO & CONTRA TEMPOLIMIT <i>130 km/h auf den Autobahnen? Ein Rede-Duell</i>

114	E-SCOOTER <i>Die coolsten neuen Modelle für die Stadt</i>
126	UMFRAGE <i>Wie wollen die Deutschen künftig mobil sein?</i>
KUNST	
98	AUTO-EROTIK <i>Zehn fotografische Geniestreiche</i>
104	MOBILE MEISTERWERKE <i>Eine Bildungsreise durch die Welt der Art Cars</i>
116	ARCHITEKTUR-ZIELE <i>Zehn Bauwerke, für die sich eine Reise lohnt</i>



STANDARDS

4	EDITORIAL
128	IMPRESSUM
130	LETZTE SEITE

FAHRGEMEINSCHAFT

10

VORDENKER, die mit ihrem PIONIERGEIST das Auto verändert — haben —

*Am Anfang war das Rad. Doch bis es sich von allein
drehte, waren Einfallsreichtum und Mut vieler Menschen nötig.
Die wichtigsten WEGBEREITER DER MOBILITÄT
(von denen nicht mal alle einen Führerschein hatten)*

text DAVID GOLLER



**ELON MUSK
(*1971)**

Der gebürtige Südafrikaner hat mit Tesla die Elektrifizierung von Autos vorangetrieben, die Autobranche auf den Kopf gestellt und ist der jüngste in einer Reihe von Vordenkern, die die Mobilität nachhaltig veränderten.

„Manche Menschen mögen keine Veränderung – du musst sie allerdings mit offenen Armen empfangen, wenn die Alternative ein Desaster ist“

3

HENRY FORD (*1863)

Der US-amerikanische Erfinder perfektionierte in seinen Werken die Fließbandarbeit und revolutionierte so den modernen Autobau. Der Ford Model T war mit 15 Millionen Exemplaren bis 1972 das meistverkaufte Auto der Welt.

„Der größte Feind der Qualität ist die Eile“



2

FERRY PORSCHE (*1909)

Der Sohn des Porsche-Gründers entwickelte mit dem 356 Nr. 1 Roadster den Ur-Porsche und schuf damit die Grundlage für das ikonische Design des Sportwagens.

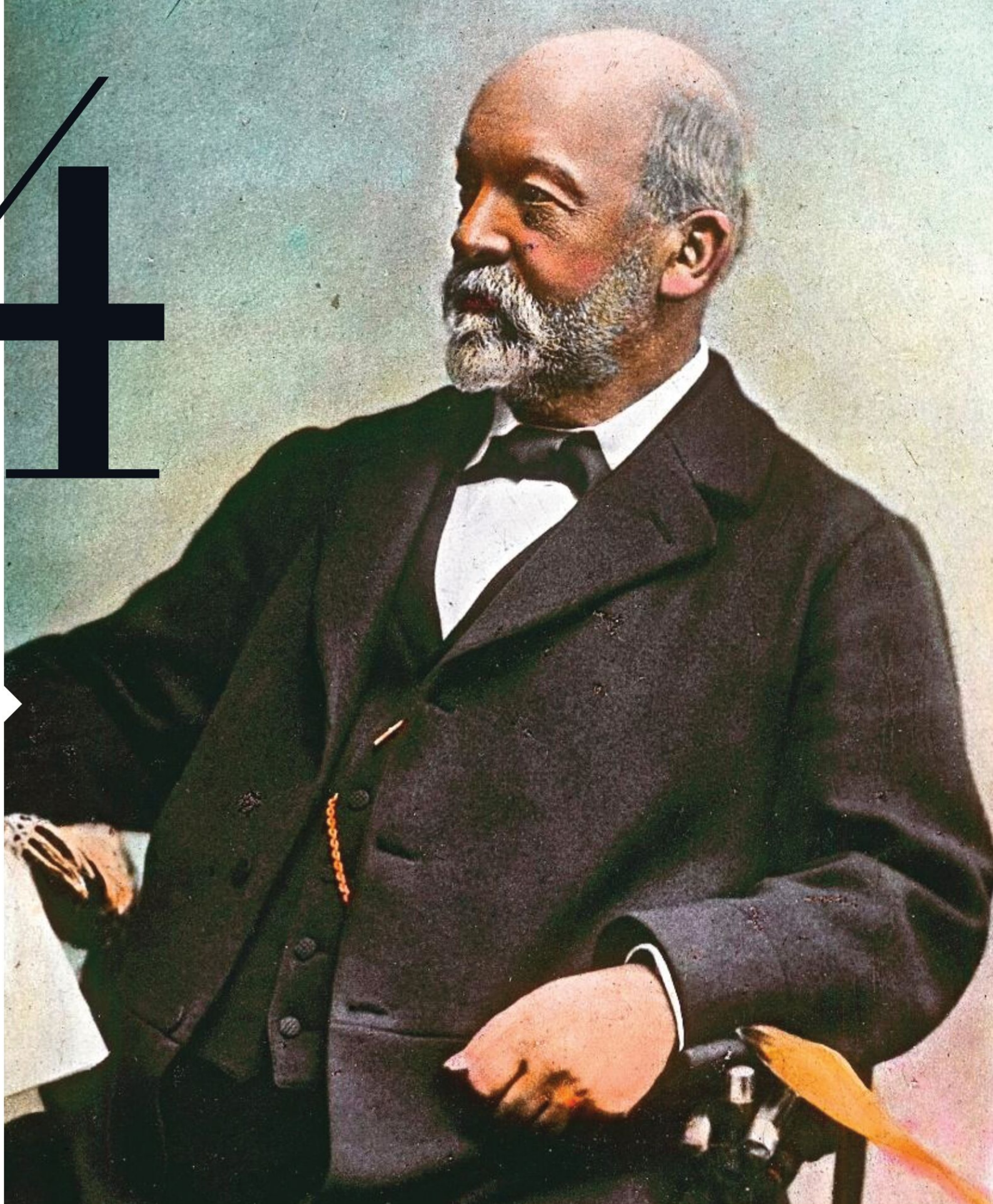
„Am Anfang schaute ich mich um, konnte aber den Wagen, von dem ich träumte, nicht finden. Also beschloss ich, ihn mir selbst zu bauen“



4 GOTTLIEB DAIMLER (*1834)

Der schwäbische Konstrukteur baute das erste vierrädrige Auto der Welt. Die Dimension seiner Erfindung konnte aber selbst er nicht vollends einschätzen.

„Die weltweite Nachfrage nach Kraftfahrzeugen wird eine Million nicht überschreiten – allein schon aus Mangel an verfügbaren Chauffeuren“



5 AUGUST HORCH (*1868)

Der Ingenieur gründete die Unternehmen Horch und Audi, lieferte 1910 den ersten Audi aus und gilt als Pionier – ohne selbst jemals einen Führerschein besessen zu haben.

„Ich war unter allen Umständen bestrebt, nur starke und gute Wagen aus erstklassigem Material zu bauen“



**CARL BENZ
(*1844)**

*Er baute mit dem dreirädrigen
Benz Patent-Motorwagen
Nummer 1 das weltweit
erste Automobil mit
Verbrennungsmotor.*

*„Das Auto ist
fertig entwickelt.
Was kann noch
kommen?“*

RUDOLF DIESEL
(*1858)

Der Augsburger Ingenieur entwickelte den effizienten Dieselmotor, der heute in Autos, Lastkraftwagen und Schiffen eingesetzt wird, und ist Namensgeber für den dort verwendeten Kraftstoff.

*„Von 100 Genies
gehen 99 unentdeckt
zugrunde“*



ENZO FERRARI
(*1898)

Der italienische Rennfahrer und Unternehmer aus Modena gründete die legendärste Sportwagenmarke der Geschichte.

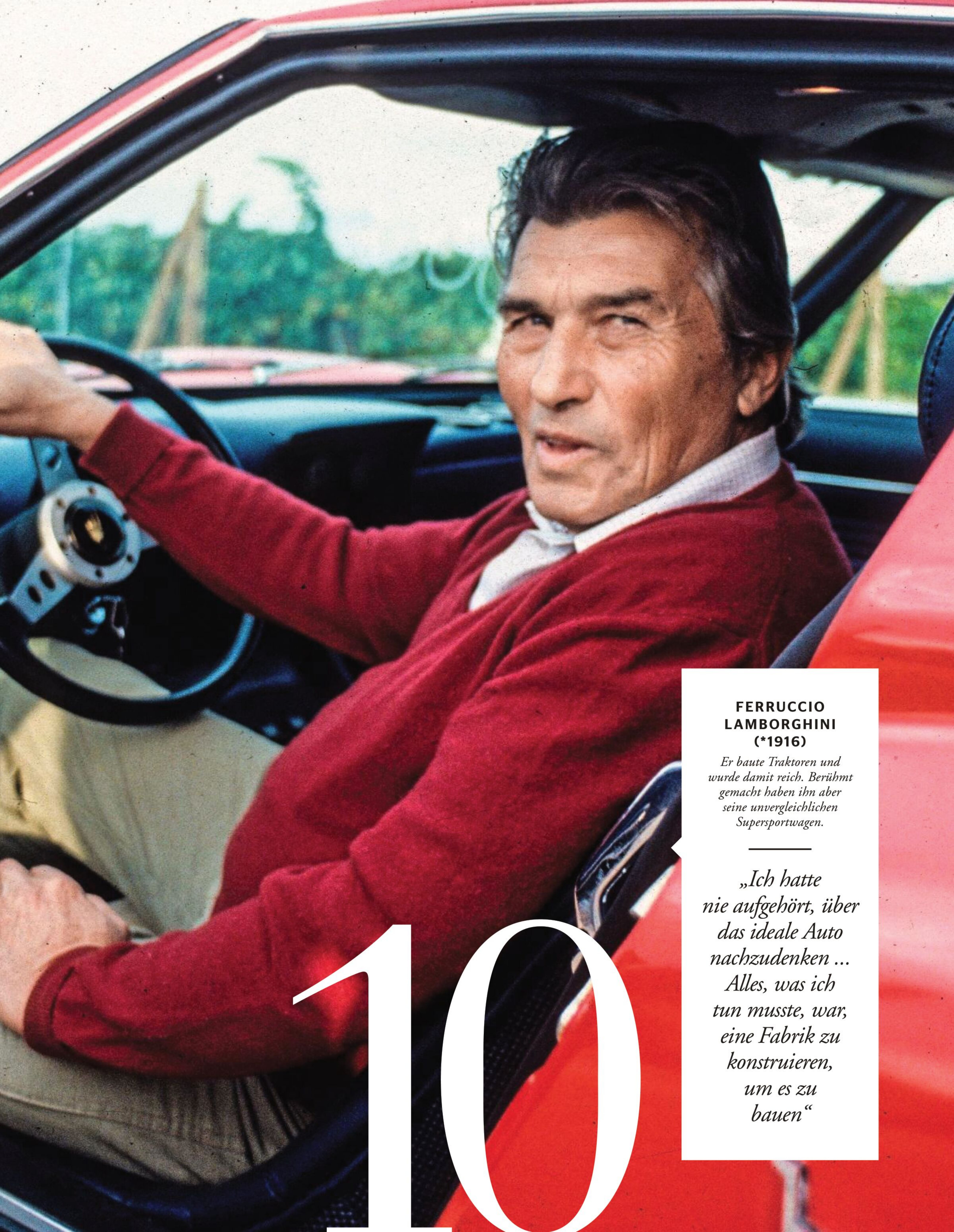
*„Ich will ein
Auto bauen,
das schneller
ist als alle
anderen, und
dann sterben“*

**BATTISTA
„PININ“ FARINA
(*1893)**

Der Turiner Karosseriebauer gründete sein Unternehmen 1930, das später für das Design von Automobilen unzähliger Marken wie Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Jaguar, Maserati oder Peugeot verantwortlich war.

„Italienischer Stil bedeutet Sinn für Proportionen, Schlichtheit und Harmonie der Linien, sodass auch nach längerer Zeit noch etwas lebendiger ist als nur die Erinnerung an die Schönheit“





**FERRUCCIO
LAMBORGHINI
(*1916)**

Er baute Traktoren und wurde damit reich. Berühmt gemacht haben ihn aber seine unvergleichlichen Supersportwagen.

„Ich hatte nie aufgehört, über das ideale Auto nachzudenken ... Alles, was ich tun musste, war, eine Fabrik zu konstruieren, um es zu bauen“

10

Leben im DREHMOMENT

Sie stehen gern unter Strom oder haben Benzin im Blut? Dann finden Sie hier die spannendsten NACHRICHTEN aus der Welt der Mobilität



Offen für die ZUKUNFT

Mit dem neuen Skysphere Concept Car hat Audi auf der Monterey Car Week in Pebble Beach eindrucksvoll gezeigt, wie man sich in Ingolstadt die Zukunft vorstellt. Das E-Cabrio kann selbst gesteuert werden oder autonom fahren. Der Clou: Lässt man sich von ihm kutschieren, kann man den Zweisitzer dank variablem Radstand auf Knopfdruck zur geräumigen Lounge verwandeln. Lenkrad und Pedale fahren ein, und das Auto streckt sich um 25 Zentimeter auf 5,19 Meter Länge.



Der dritte STREICH

Nach ID.3 und ID.4 folgt – richtig geraten – der ID.5 von Volkswagen. Auf der IAA in München präsentieren die Wolfsburger ihr erstes vollelektrisches SUV-Coupé. VW verspricht eine Reichweite von knapp 500 Kilometern, in der GTX-Version sogar mit 299 PS bei einer Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Man darf gespannt sein.

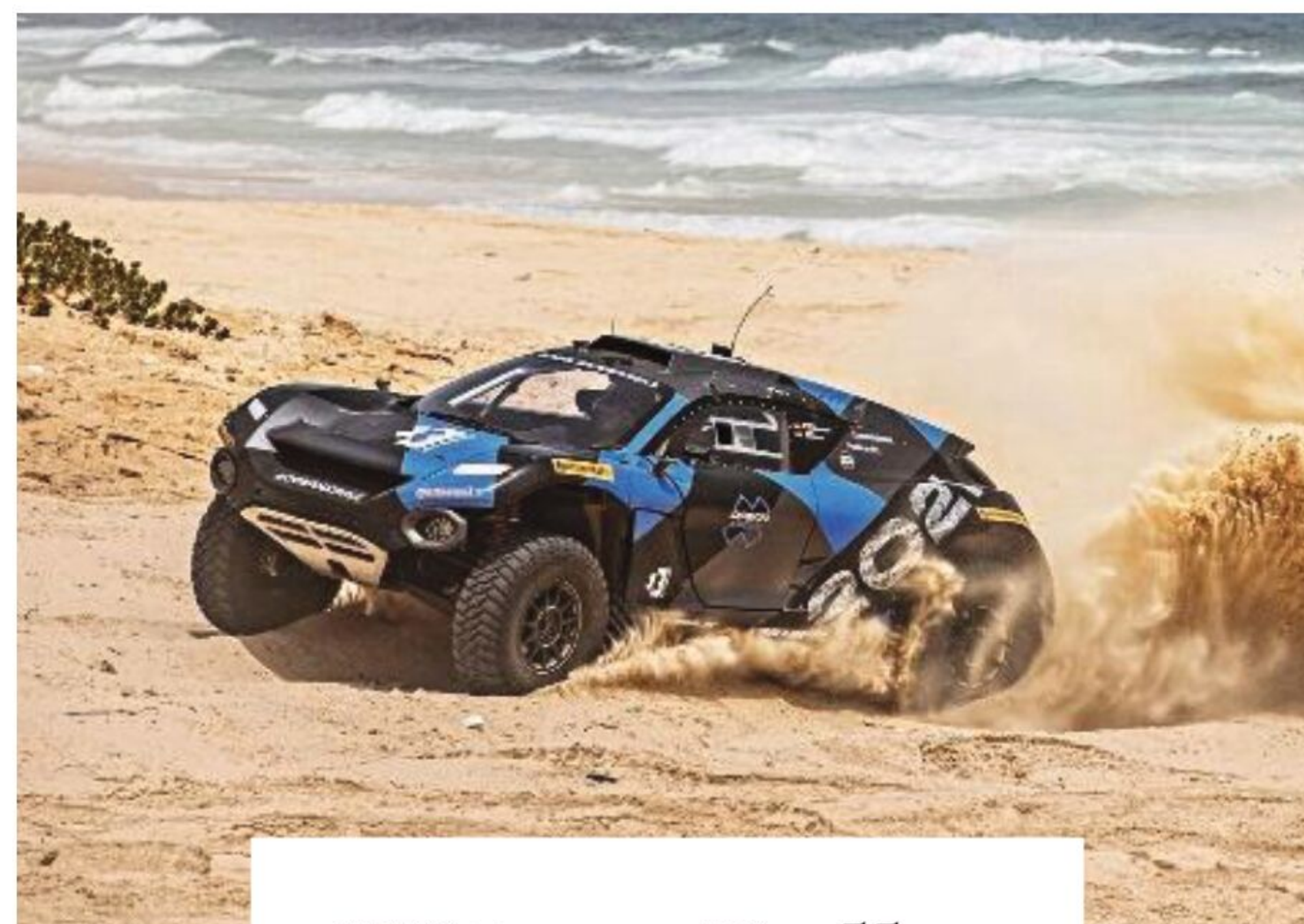
Schumi wiedererleben – AUF NETFLIX



Eigentlich sollte der Dokumentarfilm über den siebenfachen Formel-1-Weltmeister bereits im Jahr 2019 in die Kinos kommen. Jetzt startet der Film am 15. September auf Netflix. Zu Wort kommen neben seiner Familie auch viele Wegbegleiter des Formel-1-Piloten wie Jean Todt, Bernie Ecclestone oder Sebastian Vettel.

Ende EINER ÄRA

Mehr als 23 Jahre lang leitete Ernst Prost die Geschicke des Öl- und Schmierstoffherstellers Liqui Moly. Unter ihm wurde der Ulmer Betrieb zu einem international agierenden Unternehmen, das seine Produkte in über 150 Länder exportiert. Und Prost das Gesicht des Erfolgs. Nachdem er seine Anteile an Liqui Moly bereits vor vier Jahren an die Würth-Gruppe verkauft hat, setzt er sich Anfang nächsten Jahres nun im Alter von 65 Jahren zur Ruhe. „Es fühlt sich so an, als würde ich meine große Liebe verlassen“, sagt er in einem Schreiben an die Mitarbeiter. Ende einer Ära.



Wüste Rallye IN BELLA ITALIA

Die neue Elektro-Rennserie Extreme E kommt nach Europa. Nachdem Covid-19-bedingt die Rennen auf dem südamerikanischen Kontinent in Argentinien und Brasilien abgesagt werden mussten, konnte man sich auf ein Ersatzrennen in Italien einigen. Die Rennserie, bei der insgesamt neun Teams in offroadtauglichen, elektrisch angetriebenen Buggys gegeneinander antreten, findet dieses Jahr zum ersten Mal statt. Nach den ersten Rennen in Saudi-Arabien, Senegal und Grönland startet das vierte nun am Wochenende vom 23./24. Oktober auf der Insel Sardinien.

Im Wagen Ihrer MAJESTÄT

Gute Nachrichten für alle Hypercar-Fans: Nicht nur der neue Bond-Film „Keine Zeit zu sterben“ kommt endlich in die Kinos, auch der im Film zu sehende Dienstwagen des Geheimagenten, der Aston Martin Valhalla, wird Anfang nächsten Jahres auf die Straßen rollen. Dank des 950 PS starken Hybridantriebs aus dem Hause Mercedes-AMG fühlt man sich beim Gasgeben automatisch wie ein Geheimagent in tödlicher Mission.



Tempel für seltene BLECHE

Nach zwölf Jahren Planung eröffnet diesen Sommer endlich die Motorworld München in der bayerischen Hauptstadt. Auf dem 75.000 Quadratmeter großen Gelände können Automobil-Enthusiasten nun diverse Oldtimer-Raritäten sowie deren Händler und Restaurateure begutachten. Sieben Gastronomiebetriebe und ein Hotel runden das Angebot ab. Unser Tipp: Besuchen Sie auf jeden Fall das Studio von BMW, dort befindet sich nämlich ein seltener 507, der einst im Besitz von Elvis Presley war.

Teslas Werk und die Beiträge seiner zehn GRÖSSTEN Herausforderer

*Fällt das Wort Elektrofahrzeug, denken die meisten
an Tesla. Doch auch viele andere Hersteller
bauen mittlerweile gute Stromer. Wir haben uns den
ELEKTRISCHEN MARKTFÜHRER
und seine spannendsten Konkurrenten
etwas genauer angesehen*

text

MICHAEL BRUNNBAUER



der futuristische CHAMPION

TESLA MODEL 3 PERFORMANCE

Geschwindigkeit **261 KM/H** *Leistung* **513 PS**
0–100 km/h **3,3 SEKUNDEN** *Reichweite (WLTP)* **567 KM**
Preis **CA. 54.990 EURO**

In Sachen Elektromobilität gilt Tesla als der absolute Branchenprimus. Kein Elektrofahrzeug wurde in der ersten Jahreshälfte 2021 in Europa häufiger verkauft als das Model 3 der Kalifornier. Im Monat Juni sprang das Auto sogar auf Platz zwei aller Neuzulassungen (also inklusive Verbrenner) in Europa. Mehr verkauft wurde in diesem Monat nur der klassische Golf von Volkswagen. Doch wie praktisch ist ein Elektroauto im Vergleich zum Benziner heute wirklich? Im Stadtbetrieb und bei Kurzstrecken mag der Stromer gut performen, aber wie sieht es bei Langstreckenfahrten aus, der Achillesferse der Elektromobilität? Muss man hier noch Abstriche in Sachen Reisedauer, Reichweite und Geschwindigkeit gegenüber einem normalen Verbrenner in Kauf nehmen?

Um das herauszufinden, haben wir uns ein neues Model 3 in der Performance-Ausführung geliehen. Das Fahrzeug hat mit einer Beschleunigung von 3,3 Sekunden auf 100 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von 261 km/h ähnliche Werte wie die sportlichen Limousinen deutscher Fabrikate. Unsere Teststrecke sollten die knapp 600 Kilometer von München nach Berlin sein. Die Reichweite des Fahrzeugs liegt laut WLTP-Zyklus bei 567 Kilometern, doch wie lange hält die Batterie wirklich, wenn man auf den zu-

mindest heute noch tempolimitfreien deutschen Autobahnen mit Vollgas auf der linken Spur fährt?

Schon beim Einsteigen fällt auf: Elon Musk mag vielleicht nicht das Rad neu erfunden haben, trotzdem fühlt sich der Unterschied zwischen einem Tesla und einem Old-School-Benziner in etwa an wie zwischen einem iPhone und einem alten Nokia-Handy. Schlüssel? Gibt es nicht. Das Auto öffnet sich über eine App auf dem Handy, Benutzerrechte können einfach an andere Fahrer übertragen und wieder entzogen werden. Das Interieur? Minimalistischer als ein skandinavisches Boutique-Hotel. Abgesehen von ein paar ganz wenigen Knöpfen am Lenkrad wird alles von der Klimaanlage bis zum Scheibenwischer über ein Touchscreen-Tablet in der Mittelkonsole gesteuert. Selbst hinter dem Lenkrad gibt es weder Tachometer noch andere Armaturen, die aktuelle Geschwindigkeit wird ebenfalls im Display in der Mitte angezeigt. Das ist zugegebenermaßen am Anfang etwas gewöhnungsbedürftig, fühlt sich nach ein paar Tagen jedoch überraschend normal an.



D

ie Deutsche Bahn schafft die Strecke München–Berlin übrigens in 4:30 Stunden, mein persönlicher Rekord mit einem Porsche 911 liegt bei 4:10 Stunden. Das war allerdings eine Nachtfahrt. Google Maps geht bei einem normalen Verkehrsaufkommen von einer Fahrzeit von knapp sechs Stunden aus. Das Tesla-Naviga-

tionssystem zeigt bei unserem Start an der Münchner Bavaria 6:09 Stunden inklusive einem Ladestopp an, allerdings leuchtet dabei schon in Gelb die Warnmeldung auf, dass dieses Ziel nur erreichbar sei, wenn man unterhalb der 135-km/h-Grenze bleibe. Nach einer halben Stunde auf der linken Spur bei circa 180 km/h korrigiert das System schon auf zwei Ladestopps und eine Fahrzeit von 6:17 Stunden. Nach anderthalb Stunden muss ich meinen ersten Ladestopp von circa 20 Minuten einlegen. Genug Zeit,



um sich etwas zu essen zu holen und die Toilette zu besuchen. Der Tesla-Schnelllader pumpt die Reichweite in dieser Zeit um 180 Kilometer nach oben.

Auf dem nächsten Abschnitt wird der Verkehr wegen vieler Baustellen etwas langsamer. Ich schalte den Autopiloten (dies ist bis Tempo 150 km/h möglich) ein, und in der Tat übernimmt das Fahrzeug jetzt die Kontrolle, hält die Spur und – durch Bremsen und Gasgeben – den Abstand zum Vordermann. Das Lenkrad muss ich dabei trotzdem leicht im Griff behalten, lasse ich länger als 30 Sekunden los, ertönt eine Warnung, und etwas später schaltet sich der Autopilot von selbst ab. Rein theoretisch wären auch Überholmanöver möglich, die man über den Blinker einleitet, diese werden aber so umständlich ausgeführt und dauern gefühlt

so lange, dass ich sie meist lieber selbst durchführe. Auch scheint der Autopilot manchmal ein Problem mit den gelben Fahrbahnlinien zu haben, die bei Baustellen eine alternative Spur zu den weißen Linien signalisieren. Genauso wie die Erkennung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht immer zuverlässig funktioniert, insbesondere wenn sie aus dem Verkehrsleitsystem angezeigt wird. Das klappt bei anderen Herstellern besser.

Kurz nach der bayerischen Landesgrenze wird die Autobahn wieder frei, ich ziehe auf die linke Spur und erreiche laut Tacho kurz mal 262 km/h. Die knapp eine Minute dauernde Raserei kostet mich jedoch fünf Prozent Reichweite. Im Schnitt bewege ich mich danach die restliche Fahrt mit 150 bis 220 km/h fort, das drückt meine Reichweite und beschert mir einen zusätzlichen dritten Ladestopp. Am Ende erreiche ich wegen meiner unsinnigen Fahrweise erst nach sieben Stunden das Ziel Berlin. Bei der Rückfahrt mache ich die Probe aufs Exempel und halte mich stoisch an die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Und siehe da: Mit nur einem Ladestopp schaffe ich die gleiche Strecke in sechs Stunden.

Bleibt festzuhalten: Elektrische Autos haben fast schon etwas pädagogisch Wertvolles, denn sie erziehen einen zum langsamen Fahren. Jede Minute nämlich, die man durch hohe Geschwindigkeiten gewinnt, verliert man direkt wieder beim Warten an der Ladesäule. Bei absolut freien Straßen kann man natürlich mit dem Benziner schon etwas Zeit herausholen. Doch sobald ein bisschen mehr Verkehr aufkommt, relativiert sich das schnell. Und sollte tatsächlich nach der nächsten Wahl ein generelles Tempolimit durchgesetzt werden, sind die Unterschiede sowieso im Grunde irrelevant.





der junge SCHWEDE

VOLVO POLESTAR 2 DUAL MOTOR

Geschwindigkeit **205 KM/H** *Leistung* **408 PS**

0–100 km/h **4,7 SEKUNDEN** *Reichweite*
(WLTP) **480 KM** *Preis* **51.500 EURO**

in Sachen Reichweite als auch beim Preis sehr ernsthafte Konkurrenz macht. Aber auch die Performance stimmt. Der klassische Spurt auf 100 km/h liegt bei 4,7 Sekunden, und noch entscheidender: Die Zwischenbeschleunigung von 60 auf 100 km/h schafft der Wagen in 2,2 Sekunden. Gut gewählte Komponenten wie die Öhlins-Stoßdämpfer und Brembo-Bremsen des Performance-Pakets unterstützen eine dynamische Fahrweise sowohl in der Stadt

als auch auf der Autobahn. Hier ist allerdings bei 205 km/h das Ende erreicht. Innovativ ist auch, dass der Polestar 2 als erstes Fahrzeug eine Infotainment-Steuerung über Android Automotive OS einführt – inklusive Google Maps und Sprachassistent. Am besten haben uns aber die fragenden „Was ist das denn für ein Auto?“-Blicke der Passanten gefallen, die die noch relativ junge und unbekannte Marke fast an jeder Ampel auf sich zieht.

Mit Polestar hat Volvo eine komplett neue, auf Elektromobilität ausgerichtete Marke aus dem Boden gestampft. Wobei genau genommen die schwedische Mutter schon seit über zehn Jahren unter der Kontrolle des chinesischen Fahrzeugkonzerns Geely steht. Das erste Fahrzeug, der Polestar 1, überzeugte bereits als sportlicher Hybrid, mit dem zweiten folgte letztes Jahr das erste vollelektrische Fahrzeug, welches Teslas Model 3 sowohl

**TESLAS
ZEHN GRÖSSTE
HERAUS-
FORDERER**

das rollende KRAFTWERK

FORD F-150 LIGHTNING

Geschwindigkeit **K.A.** *Leistung* **563 PS**

0–100 km/h **4,5 SEKUNDEN** *Reichweite (WLTP)* **482 KM**

Preis **AB CA. 40.000 EURO**



W

enn eine Marke wie Ford verkündet, dass sie von ihrem F-150 Pick-up-Truck – immerhin seit 44 Jahren das meistverkaufte Fahrzeug der USA – eine Elektro-Variante herausbringen, dann kann man das durchaus als Kampfansage in Richtung Kalifornien verstehen. Die Elektro-Version soll mit zwei

E-Motoren und einer Gesamtleistung von 563 PS der stärkste F-150 sein, der jemals gebaut wurde. Doch das eigentliche Verkaufsargument, insbesondere für die amerikanische Klientel, ist ein anderes: Der F-150 Lightning kann gleichzeitig auch als Stromquelle genutzt werden – entweder um auf einer Baustelle die Werkzeuge zu betreiben, oder um im Fall eines Stromausfalls das Eigenheim bis zu drei Tage mit Strom zu versorgen. Eine Funktion, die gut ankommt: Angeblich liegen bereits über 100.000 Bestellungen vor. Anfang 2022 sollen die ersten Trucks ausgeliefert werden. Ob das Fahrzeug jedoch auch seinen Weg nach Deutschland schaffen wird, ist noch ungewiss.



der kompromisslose RENNWAGEN

RIMAC NEVERA

Geschwindigkeit **412 KM/H** *Leistung* **1912 PS**
0–100 km/h **1,9 SEKUNDEN** *Reichweite (WLTP)* **550 KM**
Preis circa **2.400.000 EURO**

Vergessen Sie Bugatti. Mit dem Nevera beweist der Kroatie Mate Rimac eindrucksvoll auch im High-End-Performance-Bereich die Überlegenheit von

Elektroantrieben. Mit knapp 2000 PS bricht der reinrassige Elektro-Flitzer fast alle Rekorde, die von Benzinern aufgestellt wurden. Allein die unglaubliche Beschleunigung auf 100 km/h in 1,9 Sekunden lässt selbst einen Chiron Super Sport (2,4 Sekunden) für 3,2 Millionen Euro alt aussehen. Weil mit vier Elektromotoren quasi jeder Reifen separat angetrieben wird, kann der Supercomputer im Heck das Fahrzeug auf der Rennstrecke zwischen innen und außen, vorne und hinten ausbalancieren. Das Ergebnis: ein nahezu perfektes Fahrverhalten. Maximal 150 Stück sollen über die nächsten drei Jahre gebaut werden. Doch für Rimac, der auch für Volkswagen und Porsche die automobilen Energiewende mitentwickelt, ist der Nevera maximal eine Art Showcar. Zusammen mit Porsche hat er nämlich gerade die Marke Bugatti als Joint Venture übernommen. Insofern ist davon auszugehen, dass auch der nächste Bugatti elektrisch fahren wird.

FOTOS: UWE FISCHER (2), PHILIPP RUPPRECHT (2)





TESLAS
ZEHN GRÖSSTE
HERAUS-
FORDERER

der sanfte RIESE

BMW iX xDRIVE50

Geschwindigkeit **200 KM/H** *Leistung* **523 PS**
0–100 km/h **4,6 SEKUNDEN** *Reichweite (WLTP)* **630 KM**
Preis **98.000 EURO**

Große SUVs stehen hierzulande immer unter dem Generalverdacht, dass weder ihre Herstellung noch ihr Energieverbrauch besonders umweltbewusst oder ressourcensparend sein können. Diesen Vorwurf muss sich auch der iX, der neue Technologieträger der Marke BMW, gefallen lassen. Auch wenn er elektrisch fährt. Mit 4,95 Metern ist er sogar noch länger als ein X5, und aufgrund der großen Akkus liegt sein Gewicht bei satten 2,5 Tonnen. Um einer entsprechenden Diskussion von vornherein den Wind aus den Segeln zu nehmen, setzt man bei BMW auf Transparenz und Nachhaltigkeit: So erfolgt beispielsweise die Produktion des Fahrzeugs und seiner Batteriezellen mit Ökostrom, und die Elektromotoren kommen ohne die oft unter fragwürdigen Umständen abgebauten seltenen Erden aus. Genauso werden die Lieferketten von Kobalt und Lithium offengelegt, es gibt keine dubiosen Zwischenhändler, und generell sind so viele Bestandteile wie



möglich aus recycelten Materialien. Was aber nicht bedeutet, dass der Käufer irgendwelche Abstriche in Sachen Performance hinnehmen muss. Das derzeitige Top-Modell xDrive50 beschleunigt bei einer Leistung von 523 PS in 4,6 Sekunden auf 100 km/h und hat eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Noch beeindruckender ist jedoch die Reichweite, die mit 630 Kilometern (laut WLTP) für die meisten Kunden mehr als ausreichend sein dürfte, selbst wenn es in der Alltagspraxis dann vielleicht doch nur 450 oder 500 Kilometer sein sollten, die der Wagen schafft.

die luxuriöse KUTSCHE

MERCEDES EQS 580 4MATIC

Geschwindigkeit **210 KM/H** *Leistung* **523 PS**
0–100 km/h **4,3 SEKUNDEN** *Reichweite (WLTP)* **676 KM**
Preis **135.529 EURO**

D

er EQS ist so etwas wie die vollelektrische Version der S-Klasse. Und vermutlich derzeit das anspruchsvollste Gefährt, das Mercedes in Sachen exquisiter moderner Mobilität zu bieten hat: ein Luxuspaket aus anspruchsvoller Unterhaltungselektronik, Fahr-Performance und Komfort.

Es beginnt beim EQS schon vor dem Einsteigen mit den quasi von Geister-

hand öffnenden Türen. Und es geht im Inneren weiter mit dem riesigen Breitbandscreen, der von einer Tür zur anderen verläuft – eine fugenlos gläserne, beeindruckend scharfe Bildschirmlandschaft von 141 cm Spannweite dort, wo andere Autos ihren Armaturenräger verbaut haben. Wow, das fühlt sich tatsächlich wie großes Kino an. Per Finger-
print erkennt übrigens die KI des Fahrzeugs den jeweiligen Fahrer und stellt direkt alle personenbezogenen Präferenzen aus dem hinterlegten Profil ein. Von der Sitzeinstellung über die favorisierte Musik bis zum bevorzugten Fahrmodus. Natürlich lässt sich alles jederzeit manuell wieder umstellen, aber man bräuchte vermutlich Stunden, um die Fülle der Menü-Ebenen und Einstellmöglichkeiten zu erfassen. Das ist uns jetzt zu zeitraubend, wir wollen fahren. Also suchen wir – natürlich per Spracheingabe über „Hey Mercedes“ – das Raumklima aus, wählen eine Zieladresse, drücken den Startknopf, und lautlos rollen wir an. Der EQS kümmert sich um alles Weitere.

text
**JÜRGEN
ZÖLLTER**

**TESLAS
ZEHN GRÖSSTE
HERAUS-
FORDERER**







A

lles Weitere bedeutet zum Beispiel: um die Kraftverteilung der zwei Synchronmaschinen, die zusammen 523 PS auf alle vier Räder schicken. Die Energie dafür kommt aus einem 107,8 kWh starken Lithium-Ionen-Akku, der in der von uns getesteten EQS-580-4Matic-Version eine Reichweite von 676 km erlauben soll. In der schwächeren Ausbaustufe EQS 450+ mit nur einem Motor und Heckantrieb liegt dieser Wert sogar bei 780 km, also deutlich über

jedem bis dato erhältlichen Elektrofahrzeug. Die große Reichweite wird durch die hohe Leistungsdichte des Akkus und eine Karosserie möglich, die den geringsten Luftwiderstand aller Serienfahrzeuge weltweit hat. Und nicht zu vergessen die enorme Rekuperationsleistung: Mit bis zu 290 kW liegt sie über den Möglichkeiten eines Audi e-tron, Porsche Taycan und eines Tesla Model S. Ein weiterer Rekordwert:



An Schnellladesäulen kann der EQS mit bis zu 200 kW Strom aufnehmen. Im Klartext: Innerhalb von 15 Minuten lassen sich knapp 300 km Reichweite laden.

Die Achsen liegen übrigens mit 3,21 Metern so weit auseinander wie die der konventionellen S-Klasse-Langversion. Insofern entspricht auch der Federungskomfort des EQS den Standards, die man von einer S-Klasse gewohnt ist. Was ihn sicherstellt: eine Vierlenker-Vorder- und eine Raumlänker-Hinterachse, gekoppelt mit einem adaptiven Luftfederfahrwerk. Entsprechend üppig fällt daher auch das Gewicht des Fahrzeugs aus, mindestens 2.580 Kilo bringt der Brocken auf die Waage. Eine gute Voraus-

setzung für ausgeprägten Fahrkomfort, eine weniger gute Voraussetzung für sportliche Fahrweise.

Dass er dennoch über einen „Sport“-Modus verfügt, hat aber seine Berechtigung. Zum einen im sofortigen Anliegen des gewaltigen Drehmoments von 855 Newtonmetern (bereits die leiseste Berührung des Fahrpedals führt im „Sport“-Modus zum Vorpreschen des Schwergewichts). Nur 4,3 Sekunden vergehen, bis 100 km/h erreicht sind. Bei 210 km/h wird abgeriegelt, spätere AMG-Versionen dürften jedoch entsprechend mehr leisten. Zum anderen in der Allradlenkung, die den Elefanten dank der mitlenkenden Hinterräder auch in engen Kurven selten behäbig erscheinen lässt. Bis zu 4,5 Grad schlagen sie gleich- oder gegensinnig ein. Optional gegen Aufpreis sogar bis zehn Grad. Dadurch verbessert sich nicht nur die Agilität auf engkurvigen Alpenpässen, wie wir bei einem Ausflug rund um die Stadt Zürich ausprobieren konnten, sondern auch beim Einparken in der Stadt, wo ein Wendekreis von 10,9 Metern das 5,21 Meter lange und 1,93 Meter breite Schiff scheinbar zum wendigen Mittelklassewagen schrumpfen lässt.

Alles in allem übernimmt das elektrische Flaggschiff von Mercedes damit eine Leitfunktion im Luxussegment für E-Fahrzeuge – nicht nur im Konzern selbst, sondern auch im weltweiten Markt. Der EQS fährt die Marke mit dem Stern aus dem Schatten von Audi und Porsche und lässt mit seiner enormen Reichweite, seiner Armaturenlandschaft und seiner Fahr-Performance sogar den in die Jahre gekommenen Tesla Model S alt aussehen. So viel Luxus und Komfort hat natürlich auch seinen Preis, der bei circa 106.000 Euro für den Heckantrieb und bei 135.000 Euro für die schnellere Allrad-Variante beginnt. Aber wie heißt es bei Mercedes so schön: das Beste oder nichts. 

der schnelle ZWERG

CUPRA BORN (204-PS-VARIANTE)

Geschwindigkeit **160 KM/H** *Leistung* **204 PS**
0–100 km/h **7,3 SEKUNDEN** *Reichweite (WLTP)* **420 KM**
Preis **36.770 EURO**

M

it dem Born bringt die Marke Cupra – eine vor drei Jahren gegründete Tochterfirma von Seat – ihr erstes rein elektrisches Fahrzeug heraus, basierend auf der gleichen Plattform wie der ID.3 von Volkswagen. Nur einen deutlichen Tick aggressiver. Und zwar nicht nur in der Optik, die dank 20-Zoll-Felgen, der ausgeformten

Motorhaube und dem größeren Lufteinlass ohnehin schon schärfer ausfällt. Sondern auch in der Performance. Neben den normalen Heckantriebsvarianten mit 150 und 204 PS (wie es sie auch beim ID.3 gibt), kann man als Extra den sogenannten E-Boost ordern, mit dem sich die Leistung des Spaniers kurzfristig per Knopfdruck auf 231 PS steigern lässt. In diesem Modus schafft der Wagen den Sprint auf 50 km/h in 2,6 Sekunden und die 100 km/h in 6,6 Sekunden (statt 7,3 Sekunden). Aber auch andere Spielereien wie die MacPherson-Federbeine vorne und der Heckspoiler nebst Diffusor hinten unterstreichen den deutlich sportlicheren Ansatz des Elektro-Flitzers.



TESLA
ZEHN GRÖSSTE
HERAUS-
FORDERER



der andere KALIFORNIER

LUCID MOTORS AIR GRAND TOURING

Geschwindigkeit **269 KM/H** *Leistung* **812 PS**
0–100 km/h **2,5 SEKUNDEN** *Reichweite bis* **827 KM**
Preis **CA. 130.000 EURO**

Ende des Jahres herauskommen soll. Dieses hat es jedoch in sich. Der Lucid Air Grand Touring soll mit 812 PS eine Beschleunigung von circa 2,5 Sekunden auf 100 km/h erreichen, und das bei einer Reichweite von 827 Kilometern. Umgerechnet dürfte das Fahrzeug in Deutschland bei einem Preis von 130.000 Euro liegen, mit einem Marktstart hierzulande ist allerdings frühestens

Was Elon Musk kann, das kann ich auch, dachte sich wohl Peter Rawlinson, als er 2013 zu Lucid Motors wechselte. Der einstige Chefingenieur Teslas und geistige Vater des Model S leitet heute als CEO das Unternehmen, das mittlerweile an der US-Börse als „the next big thing“ nach Tesla gehandelt wird. Der Wert des Unternehmens wird zurzeit auf circa 34 Milliarden Euro geschätzt (zum Vergleich: Der von BMW liegt bei 53 Milliarden), obwohl das erste Serienfahrzeug erst gegen

Mitte 2022 zu rechnen. Die wichtigste technische Errungenschaft ist jedoch das neue 924-Volt-System, wodurch sich der Wagen mit bis zu 300 Kilowatt aufladen lässt. Damit schlägt er sogar den bisherigen Rekordhalter, den Porsche Taycan (dieser lädt bei einem 800-Volt-System mit maximal 280 Kilowatt). An entsprechenden Schnellladesäulen lässt sich so die Reichweite des Lucid Air innerhalb von 20 Minuten um 480 Kilometer erhöhen. Elon Musk, zieh dich warm an!

TESLAS
ZEHN GRÖSSTE
HERAUS-
FORDERER

die Limousine FÜRS GROBE

PORSCHE TAYCAN TURBO S CROSS TURISMO

Geschwindigkeit **250 KM/H** *Leistung (Overboost)* **761 PS**
0–100 km/h **2,9 SEKUNDEN** *Reichweite (WLTP)* **419 KM**
Preis **187.764 EURO**

FOTO: MARCUS WERNER PHOTOGRAPHY





D

Der Taycan Cross Turismo wurde schon öfter in den Medien etwas despektierlich als der Kombi unter den Sportwagen bezeichnet. Ein Kombi wohl gemerkt, der die 100 km/h in 2,9 Sekunden schafft. Doch an sich ist der Begriff nicht ganz verkehrt, denn tatsächlich kombiniert dieses Auto zwei eigentlich schwer vereinbare Eigenschaften: High Speed Performance und Offroad-Qualitäten. Porsche selbst spricht übrigens in dem Zusammenhang von einem CUV, also einem Cross Utility Vehicle. Als hätte man einen Taycan mit einem Cayenne gekreuzt. Das Ergebnis: eine geländegängige Elektrolimousine. Wie das genau funktioniert, wollen wir bei einer Ausfahrt rund um Stuttgart ausprobieren – inklusive einem kleinen Abstecher in einen stillgelegten Steinbruch.



Als wir das Fahrzeug in Zuffenhausen abholen, fällt uns von außen zunächst gar nicht so viel auf. Im Vergleich zum normalen Taycan besitzt dieser Turbo S Cross Turismo eine deutlich steilere Kofferraumklappe, ungewöhnlich sind auch die Dachreling sowie die schwarz lackierten Radhausverbreiterungen. Von diesen kosmetischen Veränderungen mal abgesehen, unterscheiden sich die Modelle fahrtechnisch jedoch nur wenig, zumindest solange wir auf Landstraßen und der Autobahn bleiben. Die gleichen zwei Synchronmotoren vorne und hinten, die im Normalbetrieb eine Systemleistung von 625 PS liefern, treiben auch hier das Fahrzeug an.

Bei aktivierter Launchcontrol, im sogenannten Overboost-Modus, lassen sich sogar kurzzeitig 761 PS Leistung bei einem Drehmoment von 1050 Newtonmetern abrufen, um dann den Spurt auf 100 km/h eben in eingangs erwähnten 2,9 Sekunden zu absolvieren. Das dauert im Vergleich zum normalen Taycan nur eine Zehntelsekunde länger, auch die Höchstgeschwindigkeit sinkt um 10 km/h auf 250 km/h. Davon merken wir auf den kurvenreichen Straßen rund um Stuttgart allerdings wenig. Auch die Reichweite ist ähnlich, sie liegt laut WLTP bei 419 Kilometern. Aufgrund des schlechteren Luftwiderstandswertes (der Cross Turismo liegt standardmäßig zwei Zentimeter höher auf der Straße) dürfte jedoch der Akku bei Tempo 250 einen Tick schneller leer sein. Das macht aber nichts, denn als eines der wenigen Fahrzeuge lädt der Taycan an der Schnellladesäule mit bis zu 270 kW, dadurch bekommt man die Batterie in gut 20 Minuten wieder von 5 auf 80 Prozent voll.

So weit, so gut. Doch jetzt wird es Zeit, die Kiste in den Dreck zu fahren. Und zwar wortwörtlich. Knapp eine Stunde von Stuttgart entfernt, biegen wir ab auf das Gelände eines stillgelegten Steinbruchs. Wir schalten erst einmal per Knopfdruck in den neuen „Gravel“-Modus (englisch für Kies). Dadurch hebt sich die Karosserie mithilfe des adaptiven Fahrwerks um satte 30 Millimeter nach oben, weitere 20 Millimeter wären sogar noch möglich, aktiviert man zusätzlich noch die sogenannte Lift-Funktion (die allerdings nur bis zu einem Tempo von 30 km/h einsetzbar ist). Die lockeren Feldwege, das Geröll und der lose Grund dürften jetzt kein Problem mehr sein. Dank elektronischer Helferlein und dem permanenten Allrad kommen wir größere Steigungen nach oben, ohne jemals die Traktion zu verlieren. Zum Spaß schalten wir an den matschigen Stellen das System auf „ESP Sport“, und schon bricht das Heck in nassen Kurven kontrolliert nach hinten aus. Elektrisch driften war nie schöner.

Zugegeben, der Taycan Cross Turismo kann natürlich nicht mit einem richtigen Geländewagen mithalten. Soll er auch nicht. Doch die meisten Wald- und Wiesenwege hoch zur Berghütte dürften für ihn kein Problem sein. Mit diesem Kombi kann man sich



FOTOS: MARCUS WERNER PHOTOGRAPHY (5)





**MEHR VOM
PORSCHE TAYCAN
CROSS TURISMO**

im exklusiven VIDEO
auf playboy.de

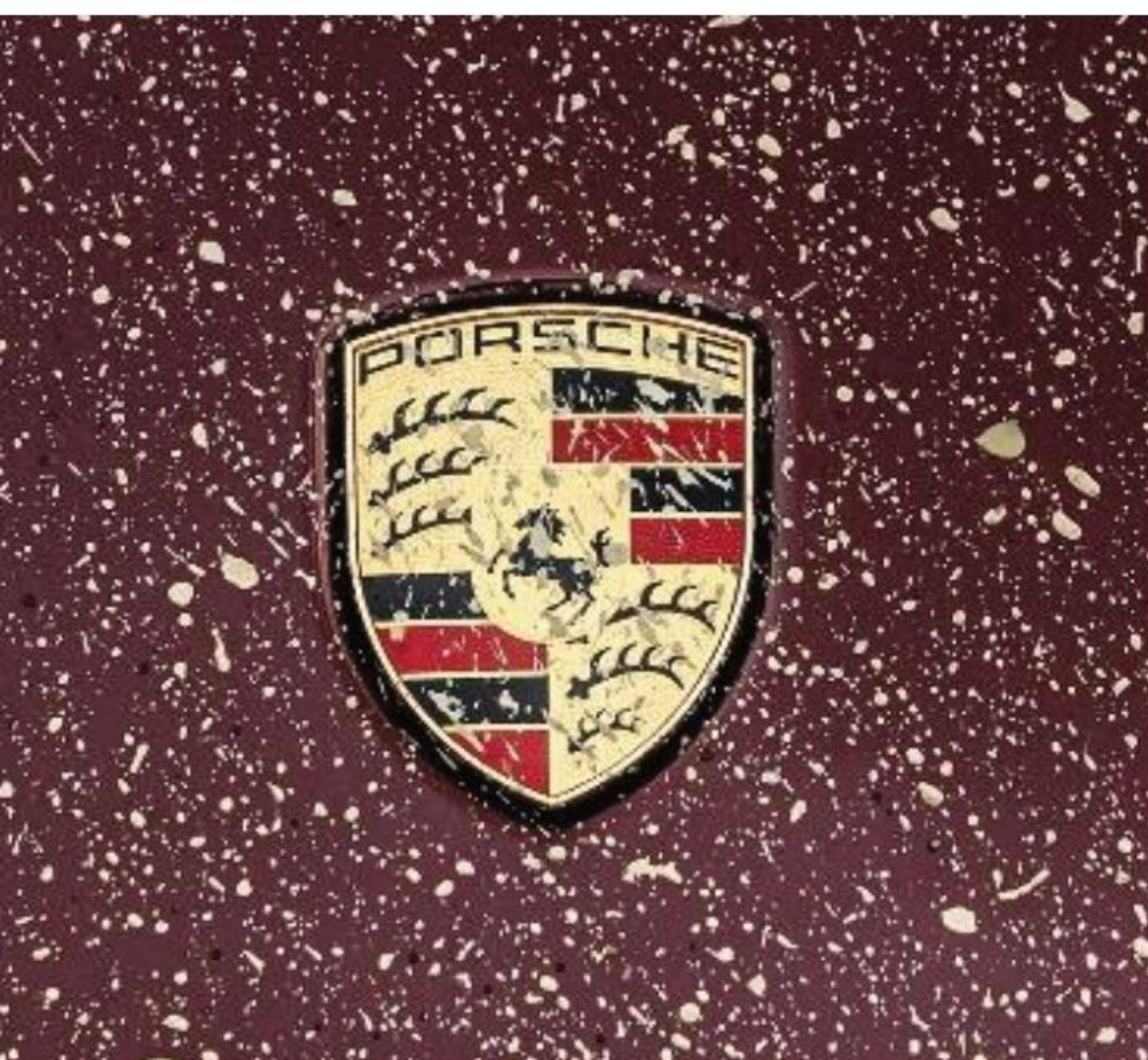
durchaus auch mal die Felgen schmutzig machen, weshalb er sich vor allem als Transportmittel für den aktiven Sporturlauber eignet. Dafür wurde das Fahrzeug schließlich konzipiert.

Das zeigt auch schon das Zubehör, das Porsche extra für dieses Auto bereitstellt: In der Hochgeschwindigkeits-Dachbox lassen sich im Winter die Skier, auf dem Heckträger im Sommer die Fahrräder mitnehmen. Der Kofferraum bietet jetzt 446 Li-

ter Stauraum (80 Liter mehr), und wenn man die Rückbank umlegt, lässt sich das Volumen sogar auf 1212 Liter vergrößern. Die geländegängige Taycan-Variante gibt es verständlicherweise nur in der Allrad-Version, sie liegt preislich nur circa 1000 Euro über der Limousine, und das bei einem Zusatzgewicht von lächerlichen 25 Kilo. Wer also schon immer mit der Anschaffung eines Taycan geliebäugelt hat, sollte

vielleicht lieber gleich zum Cross Turismo greifen.

Natürlich sollte man vor dem Kauf aber nicht vergessen, dass auch Tesla spätestens Anfang 2022 ein Upgrade seines Model S herausbringt. Diese neue Variante namens Plaid soll dann angeblich mit 1020 PS, einem Spurt auf 100 km/h in 2,1 Sekunden und einer Reichweite über 600 Kilometer den Taycan das Fürchten lehren. Und das alles für einen – im Vergleich zum Porsche-Niveau günstigen – Preis von rund 125.000 Euro. Was das Model S jedoch nicht können wird: einen Ausflug ins Gelände.





das praktische REISEMOBIL

AUDI Q4 E-TRON 50 QUATTRO

Geschwindigkeit **180 KM/H** Leistung **299 PS**
0–100 km/h **6,2 SEKUNDEN** Reichweite **488 KM**
Preis **52.900 EURO**

text
**MIRELLA
SIDRO**

Waren die meisten Elektrofahrzeuge bisher eher für die Stadt ausgelegt oder im Luxussegment unterwegs, kommt mit dem Q4 e-tron zum ersten Mal ein bezahlbares Mittelklasse-SUV aus dem Hause Audi. Doch reicht – passend zum Platz im Innenraum – auch die Batteriekapazität, um mit so einem Wagen in den Urlaub ans Mittelmeer zu fahren? Wir haben's getestet.

Am Audi Forum in Ingolstadt starten wir unsere Reise im taifungrauen Q4 50 e-tron. Das Ziel: die etwa 1000 Kilometer entfernte Adria-Perle Split in Kroatien. Ohne Aufladen und Stau dauert die Fahrt etwa elf Stunden, doch inklusive Ladestopps erhöht sie sich auf etwa 15 Stunden. Zu lange für einen Durchmarsch, wir planen also einen Zwischenstopp mit Übernachtung

W

im 600 Kilometer entfernten Istrien ein.

Als ich den Startknopf drücke, ertönt ein leises, futuristisches Surren wie bei einer Turbine. 299 Pferdestärken, verteilt auf zwei Elektromotoren, beschleunigen den Wagen in 6,2 Sekunden auf 100 km/h. Beim Start werden uns etwas über 400 Kilometer bei vollgeladener Batterie angezeigt, doch dieser Wert sinkt bei Vollgas auf der Autobahn schnell auf 320 km. Bei 180 km/h regelt der Wagen elektrisch ab, auch wenn der Tacho sogar 184 km/h anzeigt. Nach etwa 180 Kilometern, noch vor der österreichischen Grenze, müssen wir bereits den ersten Ladestopp einlegen, der Akku-Stand liegt nur noch bei 20 Prozent. Nach 45 Minuten und einem Kaffee geht es weiter.

Während deutsche Autobahnen aufgrund der hohen möglichen Geschwindigkeiten eher vorteilhaft für Benziner sind, wendet sich auf der österreichischen Seite zum ersten Mal das Blatt. Hier dürfen wir 130 km/h fahren, obwohl offiziell nur 100 km/h erlaubt sind. Denn die umweltbedingte Geschwindigkeit



keitsbegrenzung gilt seit Mai dieses Jahres nur noch für Verbrennungsmotoren und Hybride, nicht aber für vollelektrische Fahrzeuge. Dank Tempomat gleiten wir jetzt fast wie von selbst über die Straße. Bremsen, Anfahren und das Halten der Spur erledigt das Fahrzeug von selbst. Aufgrund dieser konstanten Fahrweise steigt unsere Reichweite auch trotz Autobahn wieder auf 380 Kilometer. Es wird dunkel. Der Audi-Routenplaner navigiert mich zur nächsten Ladesäule. Österreich ist super aufgestellt, fast jede Autobahntankstelle ist mit entsprechenden Ladesäulen ausgestattet. Ein weiterer Stopp ist nicht nötig. Wir fahren durch Slowenien, überqueren die Grenze zu Kroatien und erreichen nach knapp acht Stunden unser Hotel. Während ich schlafe, wird das Auto über Nacht an der Starkstrom-Steckdose des benachbarten Weinguts geladen.

Am nächsten Tag wird es heiß an der kroatischen Küste, die Klimaanlage wird ihre volle Arbeit leisten müssen und leider damit auch unsere Reichweite reduzieren. Split ist noch 491 Kilometer entfernt, ein Ladestopp ist also auf jeden Fall noch einmal fällig. An der kroatischen Autobahn gibt es viele Ladestationen, allerdings kaum Schnelllade-

säulen mit 175 kWh und mehr, man muss sich hierzulande mit höchstens 50 kWh begnügen. Dafür ist das Laden auch aufgrund staatlicher Subventionen kostenlos. Während wir laden, spricht uns eine Tesla-Fahrerin an, die ihr Auto am Tesla-eigenen Supercharger laden will. „Stimmt das, dass es bei dir nichts kostet?“ Ich nicke. Sie muss 39 Cent pro Kilowatt zahlen. Dafür geht es bei ihr aber auch einen Tick schneller.

Als wir Split erreichen, zeigt der Ladestand nur noch zwölf Prozent. Höchste Zeit, etwas Energie zu tanken, idealerweise bei einem Sundowner in der Altstadt. Wir lassen uns zu einer Ladestation navigieren, die nahe am Stadtzentrum liegt. Doch dort angekommen, ist an der angezeigten Stelle keine Ladestation zu finden. Jetzt wird es knapp. Zehn Prozent. Alternativ probieren wir eine App namens ABRP, die mehr Ladesäulen anzeigt. Die nächste ist leider eine halbe Stunde von hier entfernt. Wir schalten trotz 30 Grad Celsius die Klimaanlage aus, um Batterie zu sparen. Der Verkehr in der Hafenstadt ist enorm, und als wir endlich die Station erreichen, sind dort leider alle Plätze besetzt. Acht Prozent. Einer der anderen Elektroautosbesitzer empfiehlt uns eine andere App namens Plugshare. Wir springen zwischen zwei Apps und dem Audi-Routenplaner

hin und her, vier Prozent. Als letzte Alternative bleibt uns noch Salona Mall, eine große Einkaufspassage am Stadtrand von Split. Doch auch hier steht die Ladesäule nicht, wo sie in der App verzeichnet ist. Nur per Zufall fahren wir an ihr vorbei, als wir frustriert das Parkhaus verlassen möchten. Zwei Prozent – das war knapp!

Die Wartezeit verbringen wir in einem eher tristen Café, statt wie geplant durch die wunderschöne Altstadt zu spazieren. Während wir lustlos unseren Kaffee trinken, laufen Nachrichten im Radio: Das Tesla-Museum in Kroatien müsse bis auf Weiteres geschlossen bleiben, weil der Strom im Gebäude ausgefallen sei. Nach einer Stunde hat das Auto wieder genügend Saft, und wir riskieren doch noch eine kurze Ausfahrt in die Innenstadt, parken nahe dem Diokletianpalast und genießen die letzten Sonnenstrahlen am Ufer der Adria. Fazit unseres Roadtrips: Letztendlich kann man heutzutage auch mit einem Elektroauto jedes Ziel erreichen. Es dauert nur manchmal etwas länger. 🗝



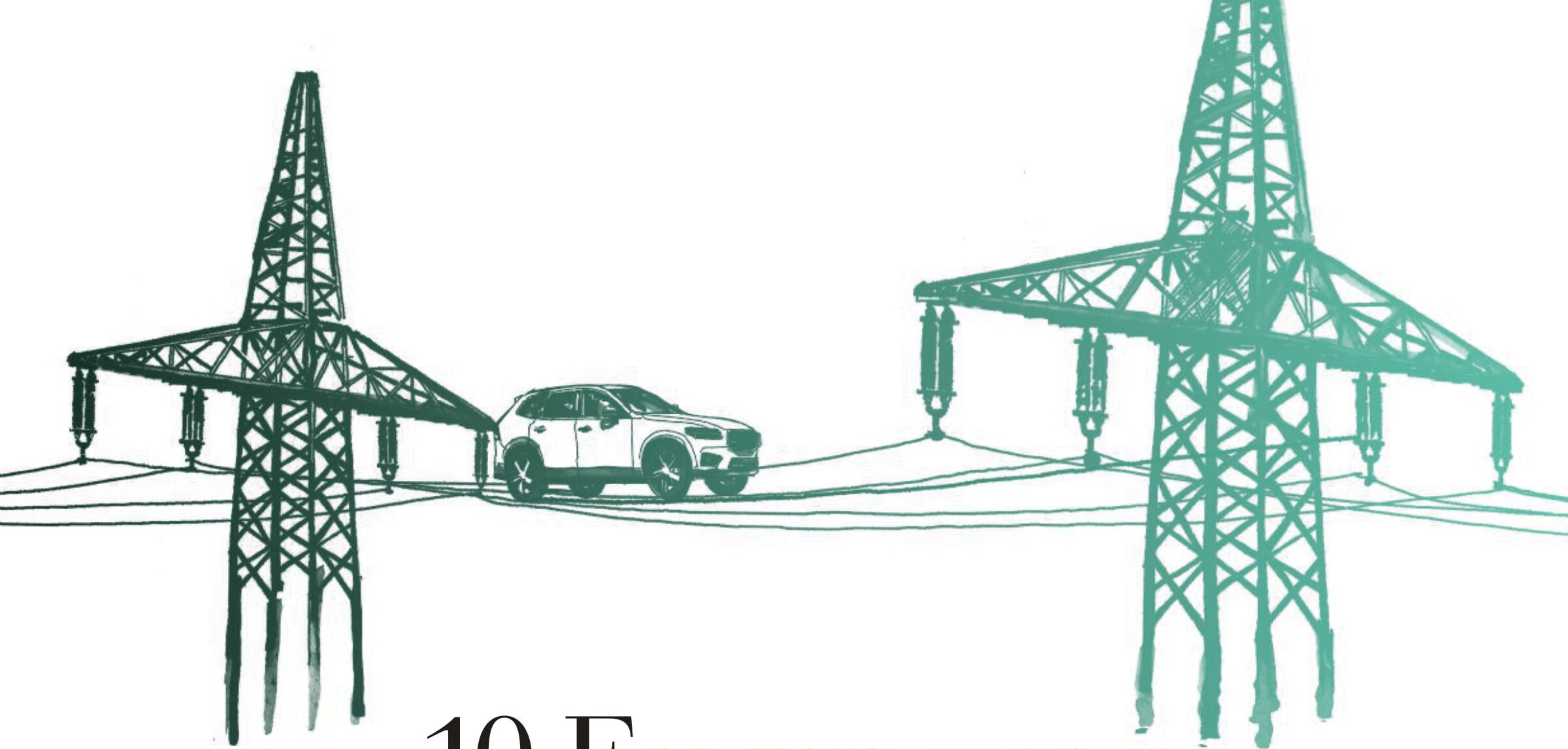
TESLA'S
ZEHN GRÖSSTE
HERAUS-
FORDERER

der OBSTWAGEN

PROJECT TITAN

Seit mittlerweile vier Jahren häufen sich die Gerüchte und Spekulationen, dass der Tech-Riese Apple – immerhin das wertvollste Unternehmen der Welt – an einem eigenen Auto mit dem Codenamen „Project Titan“ arbeite. Insbesondere nachdem führende Fahrzeugentwickler – zuletzt Porsche-Mitarbeiter Manfred Harrer oder Ex-BMW-Manager Ulrich Kranz – nach Cupertino geholt worden sind. Die Firma ist bekannt dafür, Märkte, in die sie eintritt, nach kürzester Zeit anzuführen, so wie es im Fall von iPhone oder AppleWatch geschehen ist. Deshalb sind die Erwartungen, aber auch die Ängste der anderen Marktteilnehmer bereits recht groß. Ein erster Prototyp wird jedoch nicht vor 2022 erwartet.





10 Fragen zur E-MOBILITÄT

Das große Wende-Manöver vom Verbrennungs- zum Elektroantrieb bringt viele Ungewissheiten. Wir haben die Fakten sortiert und geben
ANTWORTEN, DIE KLARHEIT SCHAFFEN

redaktion **DAVID GOLLER**
illustrationen **TIM MÖLLER-KAYA**

1

WARUM BRAUCHEN WIR überhaupt E-Autos?

Weil sich die Klimaziele der EU nur erreichen lassen, wenn ab 2035 neu zugelassene Autos keine direkten Emissionen wie CO₂ mehr an die Umwelt abgeben. Dies ist aktuell nur mit E-Autos und Wasserstoff-Autos möglich.

Zudem ist Erdöl, also der Grundstoff für Benzin und Dieselkraftstoff, endlich.

#

WIE WEIT KOMMEN moderne E-Autos heute und in der Zukunft?

Aktuell führt der Tesla Model S das Feld mit einer Reichweite von 663 km (nach WLTP) an. Mit dem Mercedes EQS, der noch dieses Jahr kommt, sollen bis zu 770 km möglich sein. Günstigere Modelle wie der VW ID3 erreichen knapp 550 km. In Zukunft soll die Akku-Technik so weit optimiert werden, dass bis zu 1000 km mit einer Ladung möglich sind.

2

3

WOHER KOMMT DER STROM für künftig 40 bis 50 Millionen E-Autos?

Aktuell fahren in Deutschland rund 45 Millionen Autos. Würden alle mit Strom fahren, benötigten wir dafür 100 Terawattstunden

Strom pro Jahr, was einem Sechstel des gesamten Strombedarfs in Deutschland entspricht. 2020 produzierte Deutschland einen Stromüberschuss von rund zehn

ZAHLEN & FAKTEN

Terawattstunden, also ein Zehntel der benötigten Summe. Da nicht über Nacht alle Pkws ausgetauscht werden, sondern der Wechsel auf E-Antrieb Jahre dauern wird, bleibt entsprechend Zeit, das Netz auszubauen und an den künftigen Bedarf anzupassen.

4 Stimmt es, dass E-AUTOS SCHNELLER FEUER FANGEN und für die Nutzer gefährlicher sind als Verbrenner?

Die Akkus von Elektrofahrzeugen sind zwar schwerer zu löschen als die Bestandteile herkömmlicher Autos, doch brennen E-Autos statistisch nicht häufiger. Der ADAC äußert sich dazu wie folgt: „Aktuell gibt es keinerlei Hinweise darauf, dass Elektroautos mit oder ohne Unfalleinwirkung eher zum Brennen neigen als Autos mit Verbrennungsmotor.“

5 WIE LANGE HALTEN DIE AKKUS von E-Autos, und was passiert mit ausrangierten Akkus?

Hersteller geben aktuell eine garantierte Laufleistung von acht Jahren beziehungsweise 160.000 Kilometern. Realistisch ist wie

beim Mindesthaltbarkeitsdatum von Lebensmitteln aber eine höhere Lebensdauer, Experten zufolge liegt sie bei 300.000 bis 500.000 Kilometern. Mit den Jahren sinkt allerdings die Kapazität des Akkus auf etwa 70 bis 80 Prozent des Ausgangswerts. Dennoch lassen sich Akkus nach ihrer Zeit im Auto noch einmal rund zehn Jahre als stationäre Energiespeicher in der Industrie oder in privaten Haushalten nutzen. Beim anschließenden Recyceln können heute bereits über 90 Prozent der Akku-Bestandteile wie Lithium, Kobalt, Nickel und Mangan wiedergewonnen werden. Das ist im Moment noch teuer, soll durch optimierte Prozesse aber wirtschaftlicher werden.

6 WOHER KOMMEN ROHSTOFFE wie Kobalt oder Lithium für die Akkus?

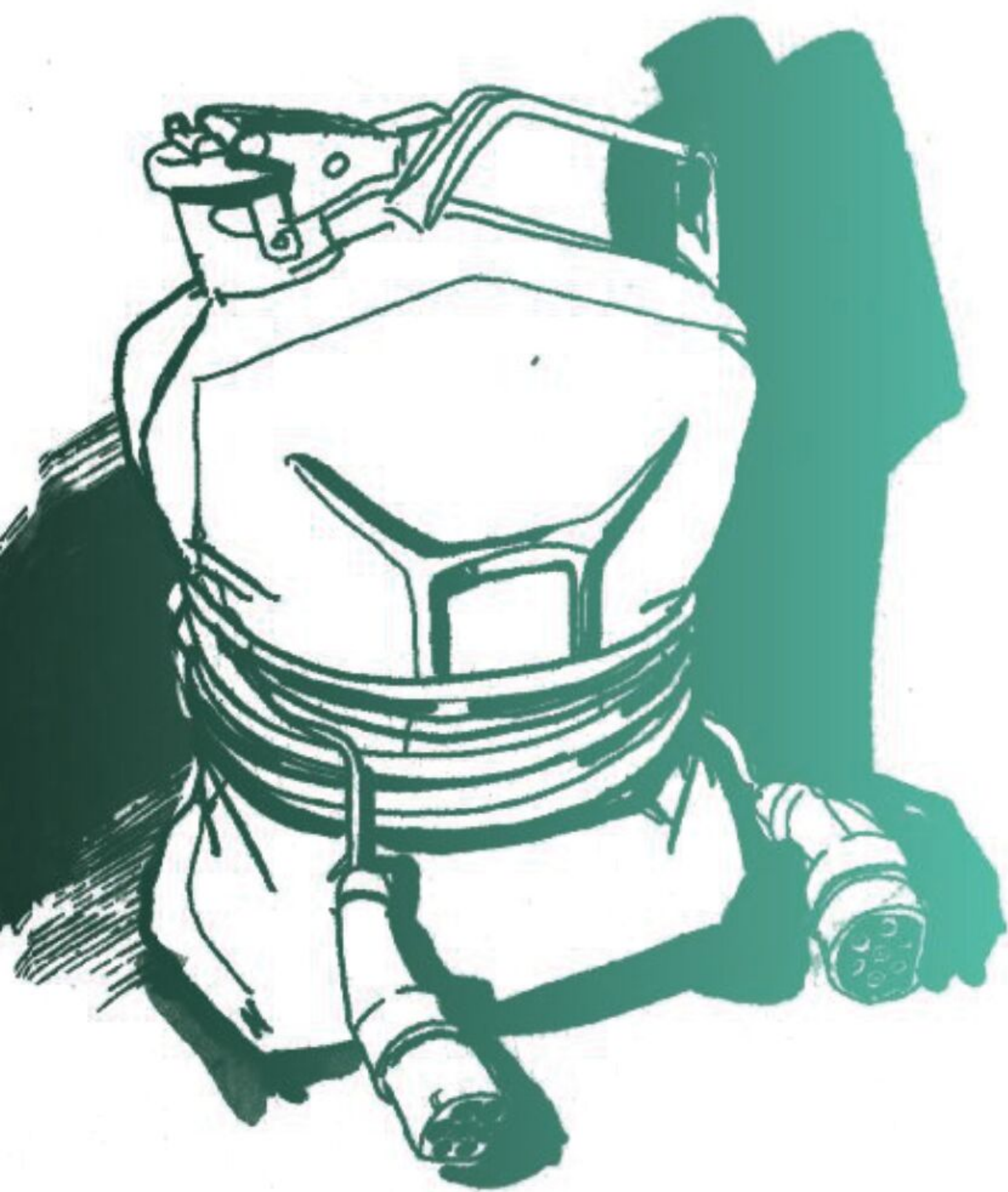
Wird der Recyclingprozess optimiert, sinkt der Importbedarf an Kobalt und Lithium, deren Gewinnung in rohstoffreichen Entwicklungs- und Schwellenländern in Afrika und Südamerika die Gesundheit von Menschen und deren lokale Umwelt bedroht, auch Menschenrechtsverstöße wie Kinderarbeit in Minen – etwa im Kongo – spielen eine Rolle. Tesla hat sich daher entschieden, den Kobalt-Anteil in seinen Akkus weitestgehend zu reduzieren. BMW verzichtet auf Kobalt aus dem Kongo und bezieht es stattdessen aus Marokko und Australien. Das Problem betrifft aber nicht nur E-Autos. Derzeit werden nur acht Prozent des weltweit

gehandelten Kobalts für die Fertigung von Auto-Akkus benötigt. Ein Großteil wird für die Produktion von Rechnern und Handys verwendet. Und auch Verbrennerautos kommen nicht ohne Kobalt aus. So wird das Element eingesetzt, um Diesel oder Benzin zu entschwebeln. In der Motorenfertigung dient es zur Härtung von Metall für Kurbelwellen, Pleuelstangen oder Nockenwellen. Das ebenfalls in der Kritik stehende Lithium kommt aktuell zu 40 Prozent aus dem australischen Bergbau. Problematischer ist die Gewinnung in Chile, wo es mithilfe von Wasser aus großen Salzseen gewonnen wird. Kritiker bemängeln den hohen Wasserverbrauch dieses Verfahrens. In Zukunft könnte Lithium auch in Deutschland gefördert werden, beispielsweise am Rhein. Im Zuge des Verbundprojekts „UnLimited“ wird am Geothermiekraftwerk Bruchsal erprobt, wie sich dem heißen Tiefenwasser, das zur Energiegewinnung gefördert wird, Lithium entziehen lässt. Berechnungen zufolge ließe sich Lithium für etwa 20.000 Autobatterien pro Jahr in Bruchsal gewinnen.

7 Wie ist DIE CO₂-BILANZ im Vergleich zum Verbrenner?

Die Herstellung von E-Autos ist aktuell noch umweltschädlicher als die von Verbrennern. E-Autos

gehen quasi mit einem größeren „CO₂-Rucksack“ ins Rennen. Aber spätestens nach 30.000 gefahrenen Kilometern sind sie nachhaltiger als vergleichbare Verbrenner, besagen Zahlen von Experten der Technischen Universität Eindhoven. Noch schneller in den grünen Bereich kommen sie, wenn sie mit Ökostrom geladen werden. Der deutsche Strommix bestand im Jahr 2020 zu 50,5 Prozent aus erneuerbaren Energien und zu 49,5 Prozent aus konventionellen Energieträgern. In den kommenden Jahren, sagen Experten, werde der Ökostrom-Anteil steigen, sodass E-Autos immer klimafreundlicher werden.



8 Werden sich künftig NUR BESSER-VERDIENER ein Auto kaufen können?

Noch ist der Gebrauchtwagenmarkt im E-Sektor klein. Das wird sich aber ändern, und die Preise werden entsprechend sinken. Neu sind Kleinwagen wie der Renault Zoe mit abgezogener Förderprämie ab etwa 20.000 Euro zu haben. Auch den VW ID3 gibt es in der Basisvariante für rund 22.000 Euro. Solche Anschaffungskosten können derzeit noch manchen abschrecken, dafür sind die Unterhaltskosten für E-Autos in der Regel geringer. So ist man für zehn Jahre von der Kfz-Steuer befreit, vielerorts warten Vergünstigungen wie kostenloses Parken, und es fallen weniger Reparaturen an, da im E-Auto weniger Verschleißteile stecken und der E-Motor simpler aufgebaut ist als ein Verbrennungsmotor.

9 Welche FÖRDER-MÖGLICHKEITEN gibt es?

In Deutschland werden E-Autos mit bis zu 6000 Euro gefördert, wenn der Nettokaufpreis nicht höher ist als 40.000 Euro. Private Ladestationen werden mit 900 Euro bezuschusst – das ist rund die Hälfte des Anschaffungspreises (Kauf und Installation).

In der Schweiz werden in einigen Kantonen E-Autos und auch private Ladestationen bezuschusst. So erhalten im Kanton Thurgau Käufer von E-Autos 2000 CHF.

In Österreich wird der E-Auto-Kauf mit 5000 Euro gefördert. Die Installation einer privaten Wallbox wird mit 600 Euro gefördert.

10 Ist das WASSER-STOFF-AUTO nicht die bessere Alternative?

Aus technischer Sicht sind Wasserstoff-Autos auch Elektroautos, da sie ebenfalls mit E-Motor und Akku ausgestattet sind. Durch das Verbrennen von Wasserstoff wird der Akku geladen. Im Unterschied zu reinen Elektroautos müssen Wasserstoff-Fahrzeuge noch über einen Druckbehälter für den stark komprimierten Wasserstoff (beim Toyota Mirai sind das beispielsweise 700 bar) verfügen. Diese Tanks sind aus teuren Materialien wie Carbonfaser gefertigt, für deren Verarbeitung viel Energie aufgewandt und CO₂ freigesetzt wird. Dadurch ist die Ökobilanz von Wasserstoff- und E-Autos in der Herstellung etwa gleich. Faktoren, die gegen Wasserstoff sprechen, sind die (noch) fehlende Infrastruktur sowie die im Vergleich geringere Effektivität. Wasserstoff muss erst klimaneutral erzeugt, dann komprimiert und transportiert werden, um schließlich an speziellen Tankstellen ins Auto zu gelangen. Durch diese Verwertungskette kommt das Wasserstoff-Auto auf einen Wirkungsgrad von lediglich 25 bis 35 Prozent, bei E-Autos liegt er um die 75 Prozent.



CooleKarren

Wir freuen uns auf Euch!

CooleKarren.com

„Am Auto führt KEIN WEG VORBEI“

Wie bewegen wir uns künftig fort?

VERKEHRSWISSENSCHAFTLERIN
BARBARA LENZ *vom Deutschen Zentrum für Luft- und
Raumfahrt liefert spannende Antworten*

frau Professor Lenz, der aktuelle Trend geht weg vom Verbrennungsmotor hin zum Elektroantrieb. Ist diese Entwicklung aus Ihrer Sicht sinnvoll?

Wir haben im Moment keine andere Wahl. Ohne E-Auto erreichen wir unsere Klima-

ziele in Deutschland nicht. Elektromobilität ist aktuell die klimafreundlichste Option. Wird mit grünem Strom geladen, bewegen wir uns klimaneutral fort. Norwegen will beispielsweise schon ab 2025 keine Verbrenner mehr zulassen. Die EU hat sich auf 2035 geeinigt. Ab dann müssen neu zugelassene Autos im Betrieb praktisch emissionsfrei sein.

Als Alternativen zum E-Antrieb gelten Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe. Zu Recht?

Wir können damit rechnen, dass wir in den nächsten fünf bis zehn Jahren im Last- und Güterverkehr auf Wasserstoff und Brennstoffzelle setzen werden. Im Schwerlastverkehr sind auch synthetische Kraftstoffe denkbar, vorausgesetzt, diese sind wirtschaftlich. Das ist aktuell die größte Hürde. Im Pkw-Bereich bleibt das Elektroauto aber in den nächsten 10 bis 15 Jahren die Lösung. Dort sind wir schon sehr weit, aber es besteht trotzdem noch großes Entwicklungspotenzial. Für Flugzeug und Schiff brauchen wir auf jeden Fall alternative Kraftstoffe – Batterien sind hier keine gangbare Lösung.

Ist es denkbar, dass benzin- und dieselbetriebene Fahrzeuge irgendwann komplett verboten werden?

Ich bin mir ganz sicher, dass es weiter Nischen geben wird, wo man den Verbrennungsmotor braucht. Etwa in Katastrophengebieten oder bei Schwerlastfahrzeugen im Bergbau. Es wird also nicht so sein, dass plötzlich kein Motor mehr läuft. Nur im Pkw-Bereich brauchen wir den Verbrenner zukünftig nicht mehr.

Sie haben den Verkehr während der Corona-Pandemie analysiert. Wie hat sich unsere Mobilität in den letzten einhalb Jahren verändert?

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden seitdem weniger genutzt, und man wird sich anstrengen müssen, um die Fahrgäste wieder in die Busse und Bahnen zu kriegen. Die Leute sind viel mehr auf den Individualverkehr umgestiegen, also auf Fahrrad und Pkw. Dort geht man von einer geringeren Ansteckungsgefahr aus. Aktuell ist es nicht abzusehen, wann sich das wieder normalisiert. Vor Corona war der öffentliche Verkehr auf einem guten Weg, an Popularität zu gewinnen und zum Rückgrat der Verkehrswende zu werden. Es wird nicht einfach, an diese Entwicklung anzuknüpfen.

Warum tun wir uns mit der Verkehrswende so schwer?

Die Menschen benutzen das Auto so, wie sie es dürfen, und es unterliegt nahezu keinen Beschränkungen. Wir haben beispielsweise kaum Restriktionen, was das Parken betrifft. Auch finanziell gibt es, bis auf Kfz-Steuer und Spritpreise, keine Restriktionen für die Autonutzung. Hinzu kommt, dass unsere Städte jahrzehntelang um das Auto herum geplant wurden. Nicht nur in Berlin gehört die Hälfte der Gehwege schon lange parkenden Autos.

Dem Auto wurde alles ermöglicht. Da müssen wir gegensteuern, was uns aber schwerfällt, da wir es gewohnt sind, dass das Auto der Maßstab ist.

An welche Maßnahmen des Gegensteuerens denken Sie?

Parkraumbewirtschaftung gilt als gutes Mittel. Auch eine entsprechende Bepreisung ist wichtig, wie sie schon in anderen Ländern der Fall ist. Dort zahlt man im Monat 250 Euro für einen Parkplatz. Paris beispielsweise hat darüber hinaus das Ziel, die Hälfte der Parkplätze am Straßenrand abzubauen. Die Parkraumverknappung spielt eine wesentliche Rolle. Parallel ist der Ausbau der Alternativen wichtig: der öffentliche Nahverkehr, Radwege und auch Gehwege. Nur etwas wegzunehmen bringt nichts.

Stichwort Fahrrad: Metropolen wie Amsterdam oder Kopenhagen gelten als besonders fahrradfreundlich. Was können

Städte wie Berlin, Hamburg oder München von ihnen lernen?

Die Städte sind ja bereits dabei zu lernen. Radwege brauchen mehr Platz im Straßenraum. Es braucht mehr sichere Abstellmöglichkeiten für Räder. Dann bekommt man die Leute auch wieder aufs Fahrrad. Gerade ältere Leute oder Menschen mit Kindern scheuen sich in Deutschland, sich aufs Rad zu setzen. Die großen Städte sind da aber auf einem guten Weg. Wichtig ist es, ein richtiges Radwegenetz zu installieren. Es nützt Ihnen nichts, wenn Sie eine tolle Strecke haben, aber am Ende des Weges wieder im gefährlichen Auto-Chaos landen.

In Deutschland wird seit Jahren, teils sehr emotional, über ein Tempolimit

text
**DAVID
GOLLER**

VERKEHRSEXPERTIN

Prof. Dr. Barbara Lenz arbeitet am Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt und lehrt Verkehrsgeografie an der Humboldt-Universität Berlin



auf der Autobahn gestritten. Was sagen Sie dazu?

Ich persönlich wäre dafür. Ich finde das Fahren bei 130 wesentlich entspannter. Ich bin relativ oft in Frankreich, und dort finde ich das Tempo immer sehr spannend. Aber auch jenseits meiner persönlichen Präferenzen gibt es natürlich eine Reihe von wissenschaftlichen Studien. Eine wurde an einem Autobahnabschnitt in Brandenburg gemacht, eine andere in NRW. Bei beiden wurde von unbegrenzt auf 130 km/h heruntergestuft, und beide haben gezeigt, dass die Sicherheit deutlich zunimmt, wenn das Tempolimit gilt. Nicht nur die Zahl der Unfälle hat abgenommen, auch die Schwere der Unfälle. Zwar bringt das Tempolimit auch etwas für die Reduktion des CO₂-Ausstoßes, aber ich finde, hier steht vor allem der Sicherheitsaspekt im Vordergrund.

Für Autoliebhaber klingt das alles nach einem Horrorszenario. Fahren Sie persönlich gern Auto?

(Lacht) Nicht mehr. Ich fahre mittlerweile total gern mit dem Bus oder mit der Bahn. Wenn das Wetter schön ist, fahre ich auch gern mit dem Elektrofahrrad. Aber ich erinnere mich an die Zeiten, in denen ich sehr gern Auto gefahren bin. Ich persönlich finde, dass das Autofahren sehr anstrengend geworden und mit viel Aggressivität verbunden ist. Deshalb fahre ich heute lieber öffentlich, auch auf längeren Strecken.

Nun ist es in der Stadt leichter, auf das eigene Auto zu verzichten. Welche Lösungen gibt es denn in ländlicheren Regionen?

Das ist tatsächlich eine große Herausforderung, weil man den öffentlichen Verkehr nicht so flächendeckend ausbauen kann. Das ist einfach zu teuer. Dort kann man aber auf die Automatisierung hoffen, vor allem auf autonom fahrende öffentliche Busse. Dazu haben wir jetzt eine gesetzliche Grundlage. Es braucht aber auch den technischen Fortschritt bei den Fahrzeugen. Trotzdem ist auch hier die Rad-Infrastruktur wichtig. In Brandenburg gibt es beispielsweise den Plan, vom Auto wenig oder gar nicht genutzte Straßen nur noch für den Radverkehr freizugeben.

Sie sprachen gerade die Automatisierung an. Wann werden unsere Autos autonom fahren?

Es ist schwierig, sich vorzustellen, dass in den nächsten fünf Jahren in den Innenstädten Autos alleine fahren. Aber auf bestimmten Abschnitten in der Stadt und auf Autobahnen halte ich das für machbar.

Egal, ob automatisiert oder klassisch: Die Deutschen lieben ihr Auto und vermeiden es, mit der Bahn zu fahren. Wie schafft man es, den klimafreundlichen Schienenverkehr attraktiver zu machen?

Wir schreiten, wenn auch langsam, auf den „Deutschlandtakt“ zu ...

... eine Initiative, wonach die Fahrpläne der Bahn deutschlandweit aufeinander abgestimmt werden sollen.

Innerhalb Deutschlands haben wir hier im positiven Sinne zugelegt. Bei den Re-

gionalzügen gibt es aber von Bundesland zu Bundesland große Unterschiede. Baden-Württemberg, wo ich ursprünglich herkomme, ist ein positives Beispiel. Überregional muss vor allem bei den Verbindungen zu unseren Nachbarländern nachgebessert werden.

Ein weiteres Streitthema waren zuletzt etwaige Flugverbote im Inland. Wie sinnvoll wären solche Verbote?

Mengenmäßig bringt das wenig CO₂-Einsparung. Und auch nicht überall ist es möglich. Auf der Strecke Stuttgart–Frankfurt–Köln bringt das Flugzeug beispielsweise gar nichts. Wenn Sie aber im Osten Deutschlands sind, etwa in Berlin, und in den Westen wollen, bekommen Sie eine eintägige Dienstreise ohne Flug kaum hin. Eine pauschale Aussage ist da sehr schwer.

Wenn Sie einen Ausblick auf die nächsten 10 bis 15 Jahre wagen, wie werden wir uns dann fortbewegen?

Hoffentlich ist der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs dann bei etwa 40 bis 50 Prozent, aktuell sind wir bei zehn Prozent. Beim Fahrrad sind wir aktuell bei elf Prozent, hier sollten wir auch auf 15 bis 20 Prozent kommen. Und dann wird es aber natürlich weiterhin das Auto geben, daran führt kein Weg vorbei. Wichtig wird in Zukunft die Mischung unserer Möglichkeiten sein. 

Per SONNE ANS ZIEL

Ein SOLAR-AUTO, das sich selbst auflädt: Was wie ein schöner Traum klingt, will ein Münchner Start-up in die Realität umsetzen

text **DAVID GOLLER**



D

ieses Auto ist nichts für Schattenparker, wer einen Sion besitzt, der sollte ihn bewusst in der Sonne abstellen. Solarzellen bedecken nämlich große Teile des Kompaktwagens – von der Motorhaube bis zum Heck sind 248 besonders effiziente Module unauffällig in die Karosserie integriert, um den 54-kWh-Akku zu laden. Bis zu 254 km soll das Auto damit pro Woche nur durch Sonnenenergie fahren können. Noch ist der Sion ein Prototyp, doch das geniale Konzept soll in Serie gehen. Zumindest wenn es nach Jona Christians und Laurin Hahn, den Gründern

von Sono Motors, geht. Das Start-up aus München will 2023 erste Autos ausliefern. Bis es so weit ist, trommelt das Team für seine Ideen. Dazu gehört neben dem innovativen Lade-Konzept auch der Sharing-Gedanke: Mit einer App soll man seinen Sion auch für Carsharing und Mitfahrer anbieten können. Und auch der Strom kann geteilt werden: Dank bidirektionalem Laden kann der Sion, etwa beim Campen, auch als Stromquelle dienen. Auch sonst will Sono Motors vieles anders machen: Die Reparatur soll möglichst einfach sein, die komplette Herstellung CO₂-neutral. Noch sind viele Hürden zu überwinden, die Produktion ist schon öfters verschoben worden. Neben viel Lob gibt es auch Kritiker, die das Konzept zu ehrgeizig finden. Doch wenn die Verkehrswende gelingen soll, braucht es genau das: ehrgeizige Ziele. 

FOTOS: SONO MOTORS

GRÜNE ZUKUNFT

Der Sion soll 25.500 Euro kosten und es mit Akku-Strom 300 km weit schaffen, so der Plan von Laurin Hahn (o. l.) und Jona Christians. Der Innenraum ist schlicht, nur der Luftfilter mit echtem Moos setzt Akzente. Pro Woche soll der Sion Strom für bis zu 254 km Reichweite über Solarzellen laden können





Limited Edition

UNSER PARADE-PAKET

Das exklusive und limitierte „Playmate des Jahres 2021“-Viererpaket mit Julia Römmelt können Sie sich inklusive einer Playboy-Ausgabe bestellen – solange der Vorrat reicht

1 Julia Römmelt - Playmate des Jahres 2021 - Grauer Burgunder trocken 2020, Tina Pfaffmann

Voll, erdig und cremig, dazu natürliche Kohlensäure und eine gute Portion Spritzigkeit – macht Lust auf mehr. Aber Vorsicht: Die Winzerin hat nicht beim Alkohol gespart.

2 Julia Römmelt - Playmate des Jahres 2021 - Weißer Burgunder trocken 2020, Tina Pfaffmann

Ein unkomplizierter Wein für viele Gelegenheiten: filigran im Geschmack mit leichten Nussnoten, die Säure bringt den richtigen Biss. Aufmachen und genießen.

3 Julia Römmelt - Playmate des Jahres 2021 - St. Laurent Rosé 2019, Tina Pfaffmann

Leicht und fruchtig – aber ohne Zweifel ein Rotweincharakter mit schönem Fluss. In der Nase duftet er stark nach Waldfrüchten. Ein toller Allrounder zu Tisch.

4 Julia Römmelt - Playmate des Jahres 2021 - Riesling trocken 2020, Tina Pfaffmann

Viel Frucht, gute Säure – ein schön knackiger Riesling mit tollem Aroma. Der deutsche Paradewein schlechthin.



FÜR GAUMEN UND AUGEN: MIT ALLEN SINNEN GENIESEN

Vier verschiedene hochwertige Burgunder- und Riesling-Weine hat die Pfälzer Winzerin Tina Pfaffmann zu Ehren ihrer Landsfrau Julia Römmelt ausgewählt. Die Fotos unserer Playmate des Jahres 2021 auf den Etiketten stammen aus Playboy-Shootings und zierten die Cover verschiedener Playboy-Ausgaben



4 limitierte Flaschen inkl. Magazin für
40,60 €
statt 46,50 €

Bildschöner Weingenuss

Unsere exklusive limitierte WEIN-SONDEREDITION zur Feier unserer Playmate des Jahres: außen JULIA RÖMMELT – und drinnen die Kunst der Winzerin TINA PFAFFMANN

weinshop.playboy.de



100 % SICHERHEIT
Sichere Zahlung und Versand



ÜBER 600 WEINE
Von Wein-Klassikern bis hin zu exklusiven Geheimtipps



HOHE EXPERTISE
Empfohlen von PLAYBOY

„Wir wollen nicht unbedingt die Ersten, aber auf jeden Fall DIE BESTEN SEIN“

Der Fahrplan steht fest: Lamborghini wird elektrisch. Wie genau STEPHAN WINKELMANN, Präsident der Marke, den Stier elektrifizieren will, ohne auf seine imposanten 12-Zylinder-Motoren verzichten zu müssen, verrät er uns hier im Interview

text MICHAEL BRUNNBAUER
fotos STEFANO GUINDANI



STIERKÄMPFER

Der in Rom aufgewachsene Berliner Stephan Winkelmann gilt als maßgeblich verantwortlich für den Erfolg Lamborghinis.

Unter seiner Ägide wurden sowohl die aktuellen Supersportwagen Huracán und Aventador als auch das Kassenschlager-SUV Urus entwickelt. Hier präsentiert er uns die Neuauflage des Countach zum 50. Jubiläum des erstmals 1974 erschienenen Modells, das wie kein zweites für die Formensprache der Marke steht





Herr Winkelmann, Sie präsentieren heute eine Neuauflage des legendären Countach (siehe Foto vorherige Seite). Was können Sie uns über das Auto erzählen?

Der Countach war für unsere Geschichte und unsere DNA sehr prägend. Deswegen haben wir uns entschieden, ein Sondermodell namens Countach LPI 800-4 passend zum 50. Jubiläum aufzulegen. Natürlich in neuem Design und mit der Technologie des 21. Jahrhunderts. Es wird auf 112 Stück limitiert sein, passend zu der internen Projektnummer, die das Fahrzeug damals bei Lamborghini trug.

Wie hoch stehen die Chancen, dass man noch einen ergattern kann?

Das Auto war bereits vor der Weltpremiere Mitte August aus-

verkauft. Was bei einem Preis von über zwei Millionen Euro nicht mal eben so passiert und ein klares Zeichen dafür ist, wie gut der Countach bei den Kunden angekommen ist.

Haben Sie das Auto bereits ausprobiert?

Ich bin einen Prototyp in der Entwicklungsphase gefahren, die Serienfahrzeuge werden erst im nächsten Jahr produziert und ausgeliefert. Er fährt sich sehr gut, er hat sehr viel Kraft auch von unten heraus dank seines 780 PS starken V12-Motors und der Supercapacitor-Hybrid-Technologie, die auch schon im Sián ihren Einsatz fand. Insgesamt kommt er so auf eine Systemleistung von 814 PS.

Warum ist der Countach so besonders für die Marke Lamborghini?

Der Ur-Countach wurde vor genau 50 Jahren im März 1971 vorgestellt. Dieser Wagen hat Design und Mechanik von Lamborghini grundlegend geändert. Die Keilform, der lang gezogene Bogen im Profil, die weit nach vorn geschobene Kabine mit dem längs eingebauten Motor hinten und natürlich die Scherentüren. Das sind heute alles typische Merkmale von Lamborghini und prägen sowohl Vergangenheit, Gegenwart als auch Zukunft der Marke.

Apropos Zukunft, auch die Marke Lamborghini soll demnächst elek-

trifiziert werden. Wie gehen Sie hier vor?

Wir planen, dabei in zwei Schritten vorzugehen. In einem ersten Schritt wollen wir alle Modelle zwischen 2023 und 2024 in Plug-in-Boliden verwandeln, also nach wie vor in Kombination mit starken Verbrennern. Dadurch wollen wir bis spätestens 2025 unsere CO₂-Emissionen schon einmal um die Hälfte reduzieren. In einem zweiten Schritt werden wir dann Lamborghini um eine vierte Baureihe erweitern. Dieses vierte Modell soll vollständig elektrisch fahren. Das wird aber erst 2027 passieren, nicht früher.

Wie wird dieses rein elektrische Fahrzeug aussehen?

Das haben wir noch nicht final entschieden, die Tendenz geht jedoch in Richtung eines 2+2-Fahrzeugs. Aber mit etwas mehr Bodenfreiheit als bei einem üblichen Gran Turismo. Der Wagen sollte idealerweise das tolle Design eines GT mit der Rundumsicht und dem Gefühl der Sicherheit eines SUV kombinieren.

Wird es dann irgendwann einen Punkt geben, an dem Lamborghini keine Hybridfahrzeuge, sondern nur noch rein elektrische herstellt?

Welche dieser Antriebsvarianten sich bei uns durchsetzen wird, kann ich Ihnen heute noch nicht sagen. Wir gehen davon aus, dass die Hybridisierung erst einmal der richtige Weg für unsere Marke ist. Außerdem muss man unterscheiden zwischen den reinen Supersportwa-

Im Wendekreis DES STIERS

Mit seinen Supersportwagen steht Lamborghini seit 1963 für AGGRESSIVES DESIGN und hohe PS-Zahlen. Sieben Meilensteine der Automobilkunst – eine Zeitreise



1964 LAMBORGHINI 350 GT

Das erste Fahrzeug von Ferruccio Lamborghini entstand der Legende nach aus einem Streit mit Enzo Ferrari. Sicher ist auf jeden Fall, dass der 350 GT schon damals mit seinem 280 PS starken Zwölfzylinder neue Maßstäbe setzte

gen, also den flachen Zweisitzern wie einem Aventador oder Huracán auf der einen Seite und auf der anderen Seite den etwas praktischeren Autos wie dem Urus oder dem vorhin erwähnten neuen Modell. Bei solchen alltagstauglicheren Autos werden wir zu einem bestimmten Zeitpunkt voll in die Elektrifizierung einsteigen. Vor allem unter der Voraussetzung, dass die Ladeinfrastruktur, die Reichweite und die Verdichtung der Batterien ein gewisses Niveau erreicht haben. Aber bei den reinen Supersportwagen überlegen wir schon, ob wir diese nicht auch über das Jahr 2030 hinaus weiterhin mit einem Verbrenner ausstatten können – Stichwort synthetische Treibstoffe.

Sie spielen auf künstlich erzeugtes und weitgehend emissionsfreies Benzin an?

Wenn sich das irgendwann in der Zukunft durchsetzt, bestünde natürlich die Möglichkeit, weiterhin unsere Fahrzeuge mit Verbrennermotor zu bauen. Diese Tür lassen wir uns bewusst offen. Man kann in unserem Fall, finde ich, etwas zweigleisig fahren, aber trotzdem werden solche Treibstoffe niemals das Thema Batterie ersetzen.

Gerade wurde mit dem Aventador Ultimae das Ende der Baureihe eingeläutet. Bedeutet das auch das Ende des Zwölfzylinders bei Lamborghini?

Nein, auf gar keinen Fall. Ich kann mir die Marke Lamborghini ohne V12 im Programm gar nicht vor-

stellen. Der Aventador Ultimae wird allerdings der letzte reinrassige V12-Sauger sein. Das Nachfolgemodell wird dann einen Hybridantrieb haben. Aber trotzdem mit einem Zwölfzylinder an Bord.

Wann läuft dann der letzte Benzinzer ohne Elektrifizierung vom Band?

Das wird im Jahr 2024 sein. Deswegen werden wir aber in diesem und auch im nächsten Jahr ein Feuerwerk an Verbrennermotoren zelebrieren. In der Zeit werden wir noch einige tolle Fahrzeuge auf den Markt bringen, bevor wir dann mit der Hybridisierung beginnen.

Wo liegen die größten Herausforderungen bei der Hybridisierung?

Vor allem muss man erst einmal beweisen, dass so ein Antrieb im Rahmen eines normalen Fahrzyklus auch wirklich Sinn ergibt. Man muss die Emissionen reduzieren, alles andere wäre nur reine Augenwischerei. Außerdem sollte man mit der Batterietechnologie auch die Beschleunigungswerte verbessern. Die Batterie sollte genug Saft geben, damit man seine Rundenzeit verbessert, gleichzeitig darf sie sich auch bei längerem Rundstreckenverkehr nie komplett entladen. Sonst fährt man das Gewicht der Batterien nur in der Gegend herum, ohne dass sie einen Beitrag leisten.

Die Umstellung auf Elektromobilität erfordert bestimmt hohe In-

vestitionen. Bei Porsches Taycan sprach man von einem Investment in Höhe von sechs Milliarden Euro. Wo liegen wir bei Lamborghini?

Allein in den nächsten dreieinhalb Jahren geben wir nur für die Neuerungen der Modellpalette Aventador, Huracán und Urus über anderthalb Milliarden Euro aus. Da ist das neue vierte Modell noch nicht mitgerechnet. Das liegt von der Größenordnung her für uns in der Höhe eines kompletten Jahresumsatzes.

Wie viele Synergieeffekte kann man da im Rahmen des Volkswagen-Konzerns heben?

Natürlich kann man hier Synergien heben, das ist ja eine der großen Stärken von Volkswagen, vor allem wenn es um Module und Plattformen geht. Bei der Batterietechnologie ist das schwieriger, weil wir natürlich wie auch beim Motor eine andere Ausbaustufe brauchen als unsere Kollegen aus dem Konzern.

Volkswagen-intern gelten Sie als einer der maßgeblichen Erfolgsfaktoren der Marke. Warum?

Sie müssen verstehen: Als ich Anfang dieses Jahrtausends zu Lamborghini kam, hatten wir zwei Modelle, den Murciélago und den Gallardo, und von denen haben wir weniger als 2000 Stück pro Jahr verkauft. Wir waren selbst für einen Hersteller von Supersportwagen eine Nische in der Nische. Also haben wir uns Gedanken gemacht, wie wir solider dastehen können, um im Zweifel auch eine



1966 LAMBORGHINI MIURA

Mit seinem quer eingebauten V12-Mittelmotor hinter den Sitzen zählte der Miura zu den schnellsten Sportwagen seiner Zeit. Seitdem tragen fast alle Modelle der Marke Namen von berühmten spanischen Kampfstieren oder von deren Züchtern



1974 LAMBORGHINI COUNTACH

Wie kein anderes Fahrzeug prägte der Countach Design und Style der Marke. Insbesondere die Scherentüren, aber auch die flache Keilform und die bogenförmige Silhouette gehören heute zu den bekanntesten Merkmalen Lamborghinis



HEIMKEHRER

Nachdem er Lamborghini über elf Jahre leitete, wechselte Winkelmann zwischendurch zu Audi Sport und Bugatti, kehrte 2020 aber zur Marke mit dem Stier zurück

globale Wirtschaftskrise unbeschadet zu überstehen. Da war klar, wir brauchen bei Lamborghini ein drittes Modell, und das muss jetzt nicht unbedingt noch ein Supersportwagen sein, sondern besser ein SUV. So entstand der Urus. Und der Erfolg hat uns Recht gegeben. Davon abgesehen, sind wir aber auch bei den klassischen Zwölfzylindern gewachsen. Von einem Murciélagos haben wir knapp über 4000 Autos verkauft, beim Aventador sind es schon über 10.000 Stück.

Sagen nicht manche Kritiker, ein SUV wie der Urus sei kein richtiger Lamborghini?

Das ist Quatsch. Die Marke war in ihrer Historie noch nie einzig auf Supersportwagen spezialisiert. Die ersten Fahrzeuge von Lamborghini waren GT-Fahrzeuge, Supersportwagen kamen erst viel später. Oder schauen Sie sich den Espada an, das ist ein viersitziges Coupé, oder den LM002, das ist ein richtiger Geländewagen.

Stimmt es, dass die Belegschaft Sie bei Ihrer Rückkehr 2020, nachdem Sie zwischendurch bei Audi und Bugatti waren, mit Standing Ovations empfangen hat?

In der Tat bin ich sehr herzlich aufgenommen worden. Als ich zum ersten Mal wieder in die Mensa kam, standen die Leute auf und haben geklatscht. Es war ein sehr herzliches Empfangskomitee. Das war völlig spontan und für mich das beste Geschenk, was man mir zu meiner Rückkehr machen konnte.

Dass die Belegschaft so emotional reagiert, ist schon etwas ungewöhnlich, oder?

Wir haben elf Jahre miteinander gearbeitet. In der Zeit ist die Firma mit immer neuen Projekten und Erfolgen stark gewachsen, genauso wie die Belegschaft selbst und ich mit ihr. Das schafft ein unglaublich großes Zusammengehörigkeitsgefühl.

Wurde dieses Gefühl auch bei Lamborghini vom Thema Corona überschattet?

Natürlich hat uns die Pandemie stark beeinflusst, wir haben im März und April letzten Jahres sogar die Fabrik geschlossen. Trotzdem ist der Markt in der zweiten Jahreshälfte sofort wieder angesprungen, und zwar schneller und viel steiler als erwartet. Wir sind mit einem ungeheuren Auftragsbestand aus dem Jahr 2020 gegangen. Und der ist bis Mitte dieses Jahres noch einmal deutlich gestiegen. Wir haben gerade verkündet, dass die erste Hälfte 2021 das beste Halbjahr in unserer Firmengeschichte war.

Woran liegt das Ihrer Meinung nach?



1986 LAMBORGHINI LM002

Eigentlich als Jeep-Nachfolger für die US-Armee gedacht, entstand das erste Offroad-Fahrzeug mit einem Stier im Logo. Dank seines 4,8-Liter-V12-Motors aus dem Countach galt er viele Jahre als der schnellste Geländewagen der Welt



2003 LAMBORGHINI GALLARDO

Für viele war der Gallardo, der weder Scherentüren noch einen 12-Zylinder-Motor besaß, kein echter Lamborghini. Aufgrund des günstigen Preises von damals 160.000 Euro wurde er aber zu einem der erfolgreichsten Modelle der Marke

Ich glaube, die Menschen haben sich verstärkt auf sich selbst konzentriert und wollten sich auch einfach wieder etwas gönnen. Die haben in der Pandemie viel Zeit gehabt, um sich über ihr Leben Gedanken zu machen und was sie damit anfangen wollen. Davon haben wir profitiert.

Wenn alles so gut läuft, warum elektrifiziert man dann überhaupt eine Marke wie Lamborghini, die doch wie keine andere für hohe PS-Zahlen und Benzin im Blut steht?

Es gibt vom Gesetzgeber einfach einen hohen Druck, Emissionen zu reduzieren. Wir haben in meinen Augen einen Weg gefunden, diese Ziele so umzusetzen, dass unsere elektrischen Fahrzeuge sowohl von der Leistung als auch von der Emotion her besser sein werden als die heutige Generation. Denn wenn wir in eine neue Technologie einsteigen, dann wollen wir nicht unbedingt die Ersten, aber auf jeden Fall die Besten sein. Außerdem leben wir in einer Gesellschaft, vor allem wenn ich auf unsere jüngeren Kunden schaue, die umweltbewusstes Handeln als *Conditio sine qua non* sieht, also als Grundvoraussetzung für jedes wirtschaftliche Handeln.

Fehlt für ein richtig emotionales Erlebnis nicht der satte Sound eines Benzinmotors?

Da gibt es generell zwei Ansätze: Entweder man sagt, der neue Sound ist die Stille selbst, und man verstärkt dadurch sogar noch das

„2021 war das beste Halbjahr in unserer FIRMENGESCHICHTE“

STEPHAN WINKELMANN

Gefühl von Beschleunigung. Oder aber man entwickelt einen neuen, eigenen Sound, der sich dann jedoch deutlich unterscheiden sollte von dem eines Ottomotors. Alles andere wäre nur eine Form von Nachäffen. Aber das sind zwei Denkweisen. Wir haben allerdings noch nicht entschieden, in welche Richtung wir da gehen wollen.

Wie, glauben Sie, werden Ihre Kunden diesen Schritt zur Elektrifizierung aufnehmen?

Wir haben entsprechende Studien in Auftrag gegeben und gerade beim Antrieb ein sehr gemischtes Feedback bekommen. Aber wir waren positiv überrascht, wir dachten eigentlich, dass unsere Kunden das Thema deutlich konservativer sehen würden. Schon heute sehen viele unserer Kunden den Elektroantrieb als eine interessante Möglichkeit für die Zukunft.

Aber einige werden das bestimmt auch strikt ablehnen?

Letztendlich gab es auch einen Aufschrei, als wir in den 2000er-Jahren neben einem V12 einen V10 auf den Markt brachten. Insofern wird es immer Menschen

geben, die einen reinen Elektroantrieb ablehnen werden. Aber für die bieten wir ja auch weiterhin Fahrzeuge mit Verbrenner an.

Wofür wird Lamborghini dann in Zukunft stehen?

Wir wollen weiterhin mutig, aber auch unvorhersehbar bleiben. Und natürlich stehen wir für Produkte, die sich durch ihr außergewöhnliches Design und starke Performance von der Konkurrenz abheben.

Wie weit planen Sie im Moment in die Zukunft?

Bei einem Automobilhersteller muss man sehr weit vorausplanen. Sie müssen sich vorstellen, jedes Auto hat mindestens vier Jahre Entwicklungszeit und wird dann aufgrund des langen Produktzyklus noch einmal circa acht Jahre im Markt sein. Das sind zusammen zwölf Jahre. Wir müssen also bei unseren Strategien sehr viele Variablen berücksichtigen, auch wie sich unsere Gesellschaftsstruktur verändern könnte, welche Zeitgeistströmungen es geben könnte und natürlich wie sich neue Technologien entwickeln könnten. Und dann entscheidet man. Aus heutigem Blickwinkel



2011 LAMBORGHINI AVENTADOR

Der Aventador gilt seit zehn Jahren als das Premiumprodukt der Marke. Mit der 780 PS starken Ultima-Edition erschien dieses Jahr das finale Sondermodell der Serie. Damit endet die Ära der reinrassigen V12-Saugmotoren bei Lamborghini



2018 LAMBORGHINI URUS

Mit dem Urus, dem ersten SUV aus dem Hause Lamborghini, konnte die Marke fast auf einen Schlag ihre Produktionszahlen verdoppeln. Mit einer Geschwindigkeit von 305 km/h gilt er als die Benchmark für sportliche SUVs

ist uns das in der Vergangenheit immer sehr gut gelungen.

Wenn Sie für uns einen Blick in die Kristallkugel wagen wollen, wie sieht die Mobilität der Zukunft aus?

Die großen Megatrends sind eindeutig die Elektrifizierung des Antriebs, ein Shift vom Eigentum zum Sharing sowie das autonome Fahren. Letzteres ist aber auch stark von der bereits vorhandenen Infrastruktur abhängig. Wenn ich mir zum Beispiel Städte wie Rom ansehe mit engen Straßen und 90-Grad-Winkeln beim Abbiegen, denke ich, wird das nicht so schnell passieren. Insofern glaube ich nicht, dass das in den nächsten 10 bis 20 Jahren flächendeckend kommen wird.

Aber die Elektromobilität kommt zu 100 Prozent?

Letztendlich hat sich die gesamte Automobilindustrie bereits auf Batterietechnologie umgestellt. Das ist ein Trend, der sich heute nicht ohne große Verluste und Probleme umkehren lässt. Die Infrastruktur fängt an, sich zu etablieren. Das ist eine Bewegung, die schleichend vorangetrieben wurde, und heute sieht man die ersten Resultate. In fünf bis zehn Jahren wird sich das durchgesetzt haben. Insofern ist eine 180-Grad-Wende bei der Elektromobilität heute nicht mehr möglich. An einem solchen Hin

Lamborghini COUNTACH LPI 800-4

Geschwindigkeit **335 KM/H** *Leistung* **814 PS**
0–100 km/h **2,8 SEKUNDEN**
Trockengewicht **1595 KG**
Preis **ÜBER 2.000.000 EURO**

und Her würde die Industrie zgrunde gehen. In einem nächsten Schritt müssen aber auch die Kraftwerke umgestellt werden, von Kohle auf erneuerbare Energien, ansonsten macht das wenig Sinn. Sonst haben wir Erdöl einfach durch Kohle ersetzt.

Denken Sie, es gibt einen Punkt in der Zukunft, ab dem nur noch Elektroautos auf der Straße fahren werden?

Falls ja, wird das noch sehr lange dauern. Denn selbst wenn nur noch Elektroautos angeboten und verkauft werden, wird es trotzdem noch Millionen an alten Fahrzeugen geben, die nach wie vor einen Verbrenner an Bord haben.

Sind dann Supersportwagen irgendwann ein Relikt der Vergangenheit?

Also wir tun unser Möglichstes, dass dem nicht so ist. Aber am Ende kommt es nicht darauf an, wie viel PS unter der Haube sind, sondern wie stark die Emissionen sind, die hinten rauskommen. Da

sind wir Hersteller, die ganze Industrie, natürlich in der Verantwortung, eine Antwort zu finden. Eine Lösung könnte, wie bereits erwähnt, eben auch synthetisches Benzin sein. Aber wir können natürlich heute nicht alles wissen, was vielleicht in zehn Jahren auf uns zukommen. Wir sollten zumindest dafür Sorge tragen, dass wir keine Trends verpassen und nicht irgendwo falsch abbiegen.

Könnte ein Verbrenner dann irgendwann zum reinen Liebhaberobjekt werden, so ähnlich wie eine mechanische Uhr heute?

Das war in den 1970er- und 1980er-Jahren im Rahmen der Quarzkrise ein starker Trend, aber letztendlich haben sich digitale Uhren trotzdem nie richtig durchgesetzt. Heute gelten mechanische Uhren nach wie vor als die erste Wahl.

Trotzdem heißt der größte Uhrenhersteller der Welt heute Apple.

In der Masse vielleicht, aber eine Marke wie Lamborghini ist kein Volumenanbieter, wir stellen nicht einmal 10.000 Einheiten im Jahr her und wollen auch weiterhin auf diesem exklusiven Niveau bleiben.

Sie sind parallel zu Ihrer Tätigkeit bei Lamborghini auch Chef der Marke Bugatti. Dürfen wir hier nach dem angekündigten Joint Venture mit dem Elektrospezialisten Rimac ebenfalls einen Elektro-Bugatti erwarten?

Ich habe schon früher gesagt, dass die Elektrifizierung ein guter Weg für Bugatti sei. Aber welche Schritte genau in dieser neuen Konstellation gemacht werden, kann ich Ihnen leider nicht sagen.

Werden Sie in dieser neuen Konstellation weiterhin die Marke leiten?

Ich bin so lange noch Chef von Bugatti, bis alle Dinge geklärt sind und die neue Gesellschaft in Kraft tritt. Wie lange das dauern wird, steht aber noch nicht fest.

Und kommt dann endlich der 2000-PS-Bugatti?

(Lacht) Das müssen Sie dann meinen Nachfolger fragen. 

SAMMLERSTÜCK

Zum 50. Jubiläum des stilprägenden Donnerkeils legt Lamborghini den legendären Countach in einem auf 112 Stück limitierten Sondermodell neu auf



„Eine 180-GRAD-WENDE bei der Elektromobilität ist heute nicht mehr möglich“

STEPHAN WINKELMANN



**MEHR VOM
LAMBORGHINI
COUNTACH**

im exklusiven VIDEO
mit Chefdesigner
Mitja Borkert auf
playboy.de



OFFROAD-RACER

Der Marsien macht nicht nur auf der Rennstrecke eine gute Figur: Per Knopfdruck lässt sich das hydraulische Fahrwerk des Fahrzeugs von der normalen Fahrhöhe eines Porsche 911 Turbo S auf 250 Millimeter nach oben heben. Neben den serienmäßigen Fahrmodi gibt es jetzt auch spezielle Offroad-Einstellungen wie „Schotter“, „Schlamm“, „Sand“ und „Schnee“



INTERVIEW

Ein wüster WAGEN

Was passiert, wenn man einen Porsche Turbo S mit Offroad-Technologie ausrüstet? Das wollte auch MARC PHILIPP GEMBALLA wissen. Sein erstes Tuning-Projekt, der Marsien, ist das spektakuläre Ergebnis. Zeit für ein Gespräch

text **ELMAR BRÜMMER**
fotos **OSKAR BAKKE**



„Es war wie Fahren IN EINEM ANDEREN UNIVERSUM“

BENZIN IM BLUT

Der 27-jährige Marc Philipp Gemballa wurde in die Veredler- und Tuning-Szene hineingeboren, sein Vater Uwe hatte sich seit Anfang der 80er-Jahre einen legendären Ruf als Porsche-Tuner aufgebaut. Mit dem Marsien realisiert er nun sein erstes eigenes Projekt in der neu gegründeten Marc Philipp Gemballa GmbH



H

err Gemballa, der erste Wagen Ihrer neu gegründeten Firma heißt Marsien, warum?

Wir haben das Auto drei Monate lang in der arabischen Al-Faya-

Wüste getestet. Dort ist der Sand rot, am Horizont zeichnen sich karge Felsen ab, es war wie Fahren in einem anderen Universum. Da lag die Verbindung zum Mars nahe.

Was für ein Auto ist dieser Marsianer?

Der ultimative Abenteuer-Sportwagen, zu allem bereit, sowohl auf als auch abseits der Straße. Ein futuristischer Supersportwagen, kombiniert mit Offroad-Technologie auf der Basis des 911 Turbo. Wir haben damit ein komplett neues Segment geschaffen.

Wie fährt sich so ein Wüsten-Porsche?

Einen Elfer mit Offroad-Technik auszurüsten, das ist an sich schon spektakulär. Aber dann sitzt du drin, hast plötzlich eine hohe Düne vor dir und sagst dir: Da will ich rein! Das Auto wird dann förmlich hineingesogen. Es fährt sich super im tiefen Sand. Im Rückspiegel siehst du nur noch eine riesige rote Sandwolke. Das macht so viel Spaß, dass ich bei einer Testfahrt glatt unser Tagesziel aus den Augen verloren habe. Etwas Vergleichbares habe ich hinter dem Steuer noch nie erlebt.

Wie verwandelt sich ein Auto von der Straße in eines fürs Gelände?

Per Knopfdruck. In 20 Sekunden hebt sich die Fahrhöhe vom Straßenniveau auf eine Bodenfreiheit von 250 Millimetern. Das höhenverstellbare Fahrwerk passt sich auch sonst in Millisekunden voll-elektronisch dem Terrain an. Das bei einem Supersportwagen hinzubekommen war unsere größte technische Herausforderung.



KRAFTPAKET

*Selbst das Basisfahrzeug, ein Porsche
911 Turbo S, hat bereits 650 PS.
Doch mithilfe eines Motor-Upgrades
von RUF leistet der 6-Zylinder-
Boxermotor nun 750 PS in
der einfachen und 830 PS in der
extremen Ausbaustufe*





„Wenn ich etwas mit Automobilen mache, muss es MACHBARER WAHNSINN SEIN“

MARC PHILIPP GEMBALLA

Sie treten in große Fußstapfen. Ihr Vater Uwe war einer der bekanntesten Porsche-Tuner der Welt.

Ich bin in einer sportwagenbegeisterten Familie aufgewachsen. Mein Vater hat mir viele Eindrücke mitgegeben und war gleichzeitig meine größte Inspiration, etwas Eigenes zu machen. Viele seiner ehemaligen Kunden, Freunde und Geschäftspartner unterstützen mich heute noch auf meiner Reise.

Was reizt Sie an diesem Geschäft?

Ich habe nach dem Studium in der Automobilindustrie erste Erfahrungen gesammelt, mich irgendwann aber gefragt, ob ich wirklich eine klassische Karriere im Management will. Ich bin dann um die Welt gereist, um zu verstehen, was an der Spitze des Automobilmarkts passiert, und um zu erkennen, was die Leute eigentlich wollen. Und habe mich dann entschieden, etwas Entsprechendes aufzubauen.

Und was wollen die Leute?

Früher hat eine Rekordrunde auf dem Nürburgring vier Jahre gehalten. Heute wird die Bestzeit alle paar Monate unterboten, von den Herstellern selbst. Da ist mir klar geworden: Das ewige Rennen um noch mehr PS ist durch, das klassische Tuning-Geschäft auch.

Wieso sind Sie dann ausgerechnet in die Wüste gegangen?

Wenn ich etwas mit Automobilen mache, dann muss es machbarer Wahnsinn sein, sonst wollte ich gar nicht erst anfangen. Ich brauchte eine neue Idee. Die Leute sind gelangweilt von immer mehr PS. Wir wollten etwas anderes, et-

was ganz Besonderes machen. Viele begeistern sich heute wieder für die Rallye-Tradition. Ich wollte eine Kombination aus Offroad und trotzdem High Performance.

Erinnert das Marsien-Design deshalb so stark an den Porsche 959?

Das müssen Sie unseren Designer Alan Derosier fragen. Ich habe ihn zufällig vor drei Jahren in Los Angeles getroffen, er hatte dort gerade die spektakuläre Neuinterpretation eines Porsche 908 vorgestellt. Ich wusste sofort, dass wir genau diese Designsprache brauchen: spektakulär, aber auch holistisch und stimmig. Also habe ich ihn an Bord geholt.

Und die Technik unter der Hülle?

Die Basis ist der Porsche 911 Turbo S. Zum Marsien wird er durch das Know-how von Spezialisten. Es gibt nicht viele, die solche Neuentwicklungen umsetzen können. Um den Motor hat sich Alois Ruf persönlich gekümmert. Wichtig war vor allem, dass der Sechszylinder nicht überhitzt. Akrapovic hat uns eine eigene Titan-Abgasanlage entwickelt. Das Fahrwerk stammt von KW automotive, wir haben hier eine komplett neue Doppelquerlenker-Vorderachse entwickelt wie in der Formel 1. Denn bei der Power des Autos wirken im Gelände enorme Seitenkräfte. Die Karosserie ist neu und aus Vollcarbon, gebacken von Experten, die auch für die führenden Sportwagenhersteller arbeiten. Viele davon haben schon mit meinem Vater zusammengearbeitet. Uns verbinden aber auch die Wertvorstellungen: Nur mit den Besten zu arbeiten, das gilt bis hin zu den Rückleuchten, die extra für den Marsien entwickelt wurden.

Den Marsien gibt es in einer Kleinserie von 40 Exemplaren. Sind bereits alle verkauft?

Die Serie ist in der Tat fast ausverkauft, auch wenn wir erst mit der Hälfte der ernsthaften Anfragen durch sind.

Eine stolze Leistung bei einem Stückpreis von 495.000 Euro netto plus dem Grundpreis eines Porsche Turbo S. Was für Leute kaufen sich ein solches Auto?

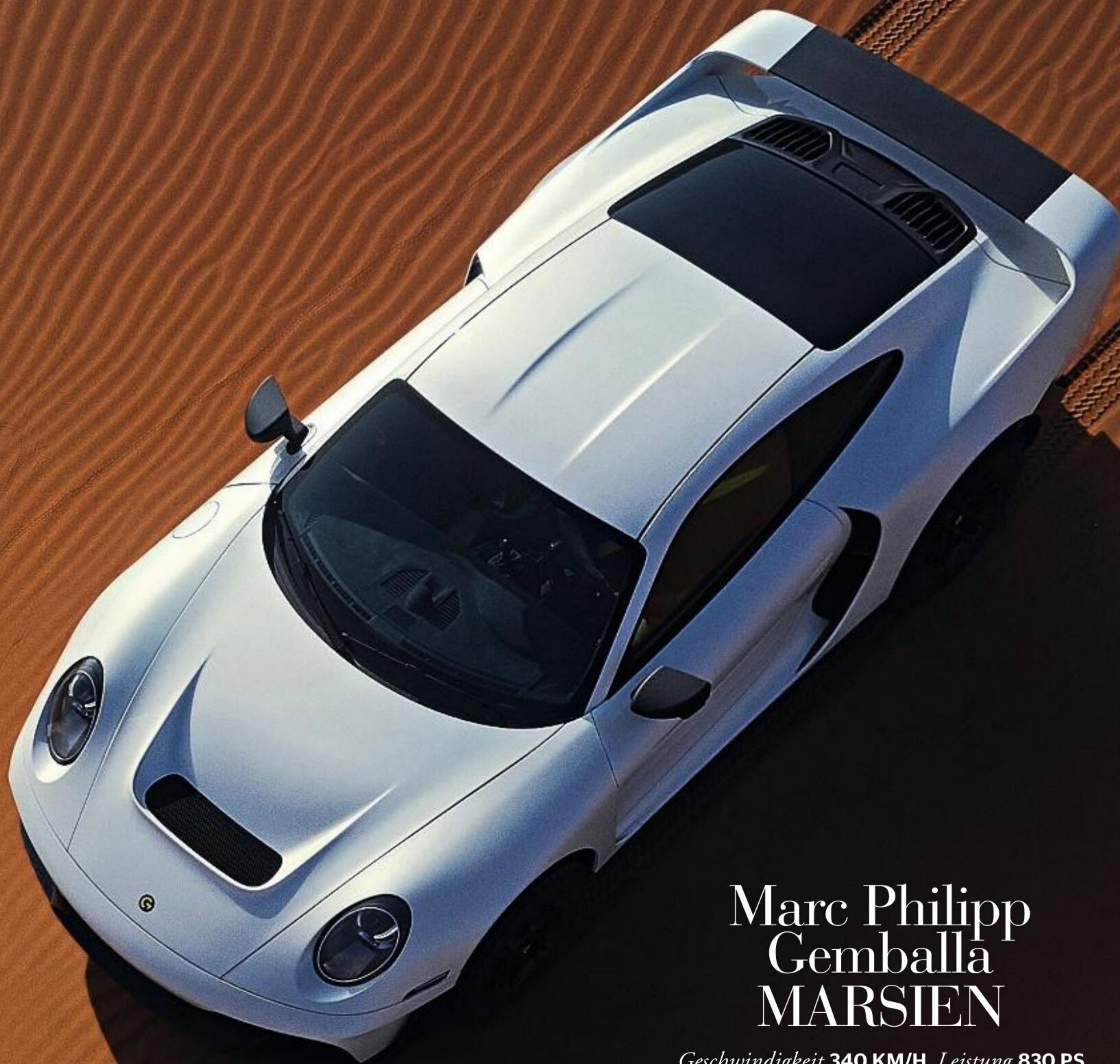
Unsere Kunden sind in der Regel Menschen, die sich auch einen Bugatti, Pagani oder Koenigsegg kaufen. Im Vergleich dazu sind wir fast schon günstig.

Wann werden die ersten Autos ausgeliefert?

Einige Kundenfahrzeuge sind im Aufbau, die Serienproduktion läuft Ende des Jahres an. Wir machen alles per Handarbeit in einer Manufaktur in Süddeutschland. Bis 2023 wollen wir alle ausgeliefert haben. Die Zulassung für die Emirate haben wir bereits, für Europa und die USA läuft die Homologation. Wir haben uns bewusst gegen Einzelabnahmen entschieden und wollen als Kleinserienhersteller wahrgenommen werden.

Wann wird es einen elektrischen Marsien geben?

Mit dem Hybrid-Ansatz haben wir uns in der Konzeptphase natürlich intensiv befasst. Auf Anhieb ein konstantes Drehmoment zu haben, das passt auch perfekt ins Gelände. Aber lassen Sie uns erst mal die Aufträge für dieses Fahrzeug abarbeiten. 📺



Marc Philipp Gemballa MARSIIEN

Geschwindigkeit **340 KM/H** *Leistung* **830 PS**

0-100 km/h **2,6 SEKUNDEN**

Drehmoment **930 NM**

Preis Umbau (ohne Basisfahrzeug)

495.000 EURO (NETTO)



A portrait of Hans Kleissl, an older man with grey hair, wearing a brown leather jacket over a blue and white striped scarf and a dark blue sweatshirt with white text. He is sitting outdoors, with his hands clasped in his lap. The background is slightly blurred, showing some foliage and a warm light source.

REPORTAGE

Der Herr der FLÜGEL- TÜRER

SCHRAUBERLEGENDE

Seit 1984 hat sich Hans Kleissl mit seiner Firma HK Engineering auf Handel und Restauration von 300-SL-Flügeltürern und -Roadstern spezialisiert

A silver Mercedes-Benz 300 SL W198 Roadster is parked in a workshop. The car is the central focus, with its distinctive front grille and headlights visible. In the background, a wooden structure, possibly a garage door or a wall, is visible. On the left side of the frame, a portion of a brown leather jacket is visible, suggesting a person is standing next to the car. The overall atmosphere is one of a classic car restoration project.

*Wenn es um den legendären
Mercedes-Benz 300 SL geht, fällt immer
sofort ein Name: HANS KLEISSEL.
Niemand versteht sich so auf die
Restauration des berühmten Flügeltürers
wie er. Ein Besuch in seinem
Auto-Kloster*

text **THOMAS BECKER**
fotos **MATHIEU BONNEVIE**



HALLO, SCHATZ

Aus aller Herren Länder kommen Oldtimer-Liebhaber mit ihren seltenen Fahrzeugen wie diesem restaurierungsbedürftigen Mercedes 300 SL (W 198) von 1954 an Hans Kleissls malerischen Firmensitz, um ihre Schätze reparieren und aufbereiten zu lassen

D

er schwarze Benz steht da und schweigt. Dabei hätte dieses Schmuckstück von einem Mercedes-Benz 300 SL einiges zu erzählen. Sein erster Besitzer war ein gewisser Frank Sinatra, der sich den Wagen 1955 nach Los Ange-

les liefern ließ. Nach ihm sind nur zwei weitere Eigentümer des Flügeltürers registriert – so wird der 300 SL wegen seiner auffällig nach oben zu öffnenden Türen auch genannt; 2019 wurde das Auto nach Deutschland importiert und perfekt restauriert. Nun steht es da in vollem Glanz, in einer alten Klosterziegelei im oberbayerischen Polling, und wartet auf Kundschaft. Die wird kommen, denn wer sich für den Kosmos 300 SL interessiert, kommt an Hans Kleissl und seinem Lebenswerk HK Engineering nicht vorbei.

Hinter über 1000 Jahre alten Mauern verbirgt sich in einem denkmalgeschützten Gebäudekomplex die welt-

weit größte Ansammlung von Flügeltürern, jenem ikonischen Gefährt, das zum Sportwagen des Jahrhunderts gewählt wurde. Kleissl sagt: „Der 300 SL ist ein Kunstwerk, ein Konzert für alle Sinne.“ Und niemand hat so viele Kunstwerke um sich versammelt wie der 68-jährige Regensburger: „Der Oldtimer-Händler Kienle bei Stuttgart hat ein Dutzend, Mercedes-Benz selbst etwa 15, aber wir haben immer so zwischen 70 und 80 bei uns stehen. Davon zehn zum Verkauf und etwa 15 in Arbeit. Es hat sich herumgesprochen: Wer seinen SL gescheit gemacht haben will, landet bei uns.“ 2014 erhielt er den Award als weltbesten Restaurierungsbetrieb.

Wer mit Kleissl übers Gelände spaziert und nur etwas Sinn für Ästhetik hat, dem gehen die Augen über. Außer der Mercedes-Armada hat Kleissl noch andere Schmuckstücke, insgesamt rund 250 Wagen, darunter Fahrzeuge wie einen BMW M1 (595.000 Euro), einen Ferrari 365 GTB Daytona (775.000 Euro) oder einen Aston Martin V8 Vantage Volante (249.000 Euro).

HANDARBEIT STATT FLIESSBAND

Neben der klassischen Werkstatt mit Hebebühne gibt es bei HK Engineering auch eine eigene Schweißerei und Sattlerei. Denn viele der benötigten Teile werden heute nicht mehr gebaut und müssen in aufwendiger Einzelanfertigung neu hergestellt werden



WAGEN VON WELT

Privat fährt Kleissl natürlich auch einen Flügeltürer. In seiner oberbayerischen Wahlheimat rund um Polling ist der Wagen, der einst dem legendären Playboy Porfirio Rubirosa gehörte, kein ungewohnter Anblick mehr



Teurer sind nur die Flügeltürer selbst, sämtliche Preise auf den Schildern liegen hier im siebenstelligen Bereich. Kleissls teuerster Verkauf war einer von nur 29 gebauten 300 SL aus Komplet-Aluminium. Kostenpunkt: neun Millionen Euro. „Es gibt so viele reiche Leute“, sagt Kleissl, „für die ist der Kauf eines Flügeltürers so, als würde ich mir ein Paar Schuhe kaufen.“ Trotzdem ist ein solches Fahrzeug immer eine solide Geldanlage. Die Wertsteigerung erfolgt oft schubweise, wie etwa im Jahr 2013, als aus unerklärlichen Gründen die Nachfrage nach dem Oldtimer plötzlich stark stieg: „Statt 600.000 hat ein 300 SL auf einmal 1,2 Millionen gekostet.“ Seitdem waren Angebot und Nachfrage konstant, doch seit Jahresbeginn gehe es wieder nach oben, aufgrund von Negativzins und Inflationsangst, schätzt der Restaurator-König: „Der 300 SL ist auch dank der limitierten Zahl ein sehr stabiler Investitionsgegenstand.“ Nur knapp 3000 Originale gibt es noch – Kleissl kennt weit mehr als die Hälfte.

Den ersten Flügeltürer hat er 1979 gesehen, geparkt in der Ludwigstraße in München vor der Uni. Hier studiert er eher halbherzig Jura seinem Vater, dem Richter, zuliebe. Was dieser nicht weiß: Der Herr Sohn kauft schon damals alte Autos: Ein Käfer hier für 100 Mark, eine Isetta dort für 50 Mark. Bald sind es über 100 Wagen, die er bei Freunden unterstellt. In Germering erstet er dann seinen ersten 300 SL: „Das Auto war Schrott, das Getriebe hat gefehlt, und plötzlich war auch noch der Verkäufer weg, verschwunden nach Amerika.“

Der Unfallschaden ist schwierig zu reparieren, der gesamte Rahmen ist krumm und muss komplett zerlegt werden. „Da konnte mir niemand Rat geben. Mercedes hatte noch keine Classic-Abteilung. Das waren damals keine Oldtimer, sondern einfach alte Autos.“ Viele landeten ab einem Alter von 15 Jahren direkt in der Schrottpresse. Von einem Kfz-Meister im Ruhestand lernt er, wie man einen Käfer-Motor in einer Stunde ausbaut. Aber ein Flügeltürer war natürlich ein anderes Kaliber. „Ich dachte mir: So ein geiles Auto, und keiner kennt sich damit aus! Also machte ich eine eigene Firma auf, die sich auf dieses Auto spezialisiert“, erzählt Kleissl. „Das

hat damals keiner gemacht, ein Mechaniker hat prinzipiell alles geschraubt. Daher dachte ich mir: lieber nur eine Sache, aber die dafür gescheit. Und die Philosophie hat sich rentiert.“

Fehlte nur noch ein Platz für diese Firma – und die 100 Autos. Nach der Beichte daheim geht die Mutter mit auf Erkundungstour. Vor dem verfallenen Kloster in Polling steigt die Frau Mama gar nicht erst aus: „Ist ja eine Ruine.“ Das Dornröschenschloss sieht in der Tat schlimm aus: Bäume wachsen aus

HANS KLEISSL

„Der 300 SL ist ein Kunstwerk, EIN KONZERT FÜR ALLE SINNE“



Fenstern und Dächern, alles kurz vorm Einsturz. Die Vorbesitzer ließen die Gebäude jahrelang verrotten. Kleissl nimmt einen Kredit auf, Bruder und Denkmalamt schießen Geld zu – so beginnt eine wundersame Geschichte, die 1984 in die Gründung von HK Engineering mündet. Jahrelang renoviert er, versucht, vom Original so viel wie möglich zu erhalten, kauft noch die Ziegelei dazu und ist auch nach 40 Jahren nicht fertig. Im Besprechungsraum hängen riesige Skizzen für den nächsten Um- und Ausbau. Gerade wurde er mit der Denkmalschutz-Medaille ausgezeichnet, seiner dritten.

hat er geheiratet, die Woolworth-Erbin Barbara Hutton, die es in der Ehe nur 73 Tage aushielt, hatte ihm einen B-52-Bomber geschenkt. Logisch, dass er den selbst flog. Nach seinem Tod 1965 – im Champagner-Rausch rast er im Ferrari 250 GT Cabrio gegen einen Baum – bleibt sein Flügeltürer verschollen. Ende der Neunziger entdeckt ein englischer Autohändler den Schatz in einer Garage, schwatzt ihn einer alten Dame ab und verschifft ihn nach England. Kleissl hört davon, fliegt hin und staunt: Das Nummernschild trägt seine Initialen, 300 HK 75 (75 steht für die französische Departement-Zahl von Paris). Die Tacho-Anzeige hatte Rubirosa überklebt:

Doch seine größte Leidenschaft ist und bleibt natürlich der 300 SL. Stundenlang kann er darüber reden, am liebsten natürlich über seinen eigenen. Den hatte Porfirio Rubirosa gefahren, ein südamerikanischer Playboy und Bonvivant der 50er-Jahre, Star der

Pariser Hautevolee, Freund von Gunter Sachs, Giovanni Agnelli und Prinz Ali Khan. Er liebte Polo, Yachten, schnelle Autos – und die Frauen. Ein Best-of seiner Affären: Zsa Zsa Gabor, Ava Gardner, Kim Novak, Soraya, Jayne Mansfield, Evita Peron, Marilyn Monroe. Eine Gespielin bezeichnete ihn als „Meister in der Kunst, das Leben wie eine Auster zu schlürfen“. Fünf Mal

EXKLUSIVER KUNDENSTAMM

Die Namen der Besitzer, die ihre automobilen Schätze zu Hans Kleissl bringen, bleiben weitestgehend geheim. Den SL, der einst Sophia Loren gehörte, richtete Kleissl für einen Freund her





SELTENHEITSWERT

Der von 1954 bis 1963 gebaute 300 SL gilt heute als Heiliger Gral unter Sammlern. Nur circa 1400 Coupés und 1800 Roadster wurden hergestellt

Mercedes-Benz 300 SL COUPÉ

Geschwindigkeit 235–260 KM/H Leistung 215 PS

0–100 km/h 9,3 SEKUNDEN Gewicht 1295 KG

Preis AB CA. 1,5 MIO. EURO



Statt 270 stand da 360 km/h. Und nun steht das matt-silberne Schmuckstück in einem Kloster in Polling. Mit Wagen wie diesen holt sich Kleissl die Jetset-Welt von Acapulco, Havanna und Saint-Tropez nach Oberbayern.

In allen Werkstätten und Ausstellungsräumen hängen Schwarz-Weiß-Fotos aus dieser Zeit, meist mit prominenten 300-SL-Besitzern: Clark Gable, Tony Curtis, Curd Jürgens, Henri Nannen, Juan Manuel Fangio, Herbert von Karajan, Horst Buchholz, Toni Sailer, Alfred Krupp, König Hussein von Jordanien. Die Brüder Ernst und Gunter Sachs hatten vom Vater Flügeltürer geschenkt bekommen, Ernst in Hellblau-metallic, Gunter in Hellgrün. Als Gunter Sachs sein restauriertes Ex-Auto von Kleissl zurückkaufen will, kommt er zu spät: schon verkauft. Oder die Picasso-Anekdote. Der Maler stand wie Sinatra auf den 300 SL in Schwarz, hatte aber keinen Führerschein. Also ließ er sich vom US-Fotografen David Douglas Duncan durchs Hinterland von Cannes chauffieren. Dieser übergab den sogenannten „Black Torpedo“ später mit 80 an Picassos Sohn Claude, der ihn Kleissl mal für eine Ausstellung über Duncan bei der Pariser Messe Rétromobile auslieh.

Und dann ist da noch der SL von Sophia Loren. Er hatte einem schwedischen Sammler gehört, der

von der prominenten Vorbesitzerin gar nichts wusste und schließlich verkaufte. Kleissl richtete den Wagen her, nun gehört er einem Freund. Wie der heißt, will Kleissl lieber nicht verraten, genauso wie er auch zu dem Besitzer des Torso, der gerade in der Karosseriewerkstatt steht, wenig sagt. Der Wagen gehört Toto Wolff, dem Mercedes-Rennsportchef.

Kleissls Alleinstellungsmerkmal ist die Perfektion. „Der Unterschied zwischen irgendwie oder richtig restaurieren? Richtig, dauert doppelt so lang.“ 3000 Arbeitsstunden sind keine Seltenheit, da ist man schnell bei einer halben Million Euro. Bei ihm sind nur Spezialisten am Werk, egal, ob in der Chassis-Werkstatt, der eigenen Motorinstandsetzung oder der Sattlerei, die im früheren Schweinestall zu Hause ist. Die 50 Mitarbeiter kommen aus aller Welt, aber auch aus dem Ort: „So ein Landmaschinenmechaniker kann einfach schrauben“, sagt Kleissl. Sein Alltagsauto ist ein Mercedes-Benz 280 SE Cabriolet, Baujahr 1970. Bis vor zwei Jahren hatte er nie ein neues Auto, nun einen 400er-Benz Diesel: „Mein Statement gegen die Anti-Diesel-Kampagne“, sagt Kleissl und

grinst. Es gibt Themen, die sind für ihn nicht verhandelbar, und alte, wunderschöne Autos gehören definitiv dazu. Frank Sinatra an der Ladestation eines E-Autos? Kann man sich ja nicht vorstellen. Da steht ihm der kleine Schwarze schon besser. 

„Der Unterschied
zwischen irgendwie oder
richtig restaurieren?
**RICHTIG, DAUERT
DOPPELT SO
LANG**“

HANS KLEISSL

ADVERTORIAL

Geladen und entsichert – SÜDKOREAS neueste Waffe

Er lädt fast genauso schnell, wie er fährt: Das erste vollelektrische CROSSOVER-SUV KIA EV6 bietet viel Technologie zum bezahlbaren Preis. Und lehrt damit Tesla, Porsche & Co. das Fürchten

text MARTIN ARNOLD
fotos THORSTEN WEIGL





GROSSKATZENAUGEN

Das Tagfahrlicht des EV6 besteht aus LED-Elementen, die das eigentliche Scheinwerferauge markant umrahmen. Nur der Kia-typische Tigernose-Grill ist einer schlichten Linie gewichen

E

KIA EV6 GT-LINE

Geschwindigkeit **185 KM/H** *Leistung* **325 PS**
0–100 km/h **5,2 SEKUNDEN** *Reichweite* **506 KM**
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: **17,1-16,8**
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: **0**
Preis **54.990 EURO**

Er sieht nicht nur chic aus, er ist auch unglaublich schnell. Und das gleich in doppelter Hinsicht: beim Fahren und beim Laden. Der neue EV6 von Kia, das erste rein elektrisch angetriebene Modell der Marke, knackt den Standardspurt auf 100 km/h in 5,2 Sekunden – angesichts eines Gewichts von über zwei Tonnen ein durchaus respektabler Wert. Und an der Ladesäule kann die Batterie dank seines

800-Volt-Ladesystems innerhalb von nur 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent geladen werden, für 100 Kilometer reichen sogar schon 4,5 Minuten aus. Eine solche Lade-Architektur gab es bisher nur bei Elektrosporthwagen wie dem Porsche Taycan, der jedoch abhängig vom Modell schnell einen sechsstelligen Betrag kostet. Der EV6 dagegen startet bereits bei einem Preis von 44.990 Euro.

SPORTLER-RÜCKEN

Die hintere Lichtsignatur bestimmt ein schmales LED-Band, das sich in einem Bogen über das ganze Heck zieht. Die breite Optik und ein Dachkantenspoiler geben dem EV6 einen sportlichen Look





ALT VS. NEU

Mithilfe seines innovativen 800-Volt-Ladesystems lässt sich der EV6 in nur 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent laden. Nach 4,5 Minuten hat er genug Strom für 100 Kilometer

Mit seiner breiten Optik und einer Höhe von 1,55 Metern wirkt der EV6 außerdem sportlicher als vergleichbare Modelle. Die Scheinwerfer sind relativ groß, das Tagfahrlicht besteht aus LED-Elementen, die die anderen Lichter markant umrahmen. Den Kia-typischen Tigernose-Grill zeigt der EV6 aber nicht, stattdessen verbindet ein schmaler, schwarzer Schlitz die Frontscheinwerfer. Und auch das Interieur ist vergleichsweise schlicht gehalten, im Cockpit dominieren vor allem die beiden jeweils 12,3 Zoll großen Touchscreen-Displays.

Was die Reichweite angeht, überzeugt der Südkoreaner ebenfalls: Bis zu 528 km schafft das Basismodell mithilfe einer 77,4-kWh-Batterie, aber auch die allradgetriebene GT-line-Version, die wir getestet haben, knackt die 500-km-Marke spiele-

risch. Mithilfe eines Adapters verwandelt sich der Ladeanschluss außerdem in eine Steckdose für elektronische Geräte und andere E-Fahrzeuge.

Wem übrigens die erwähnten 5,2 Sekunden unseres 325 PS starken Testwagens zu langsam sind, der sollte sich das Top-Modell, den sogenannten GT, genauer ansehen. Dieser schafft bei satten 584 PS Systemleistung den Spurt auf Tempo 100 in nur 3,5 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h. Allerdings beeindruckt die GT-Version mit 65.990 Euro auch preislich, und eine Auslieferung erfolgt nicht vor dem Winter des Jahres 2022. Wer keine Lust hat, so lange zu warten, dem empfehlen wir das Basismodell oder die GT-line – die gibt es bereits ab Herbst dieses Jahres zu kaufen. 📺



AUFGERÄUMT

Das ergonomische Cockpit bietet beste Voraussetzungen für ein intuitives Fahrerlebnis. Drehregler und Startknopf befinden sich auf der Mittelkonsole. Im Lenkrad sind die Bedienelemente für die Assistenzsysteme integriert

INTERVIEW

„Ein Fahrzeug, das in eine NEUE WELT eintauchen soll“

*Für die Digitalnomaden der Zukunft hat
Mini-Chefdesigner OLIVER HEILMER
ein vollelektrisches Lounge-Mobil geschaffen.*

*Was uns noch alles ab dem Jahr 2030
erwartet, verrät er uns hier im Gespräch*

DER MANN FÜRS FEINE

*Der gebürtige Münchner
Oliver Heilmer verantwortet seit
knapp vier Jahren als Designchef
den Look der britisch-baye-
rischen Automarke Mini, prägte
dort unter anderem auch die
Entwicklung und Optik des
ersten vollelektrischen Mini, des
Cooper SE. Davor leitete er das
BMW-Interieur-Design und
später die BMW-eigene
Kreativagentur Designworks*



B

text **MICHAEL BRUNNBAUER**
fotos **ENES KUCEVIC**

Bevor das Showcar offiziell der Öffentlichkeit präsentiert wird, inspizieren wir die neueste Schöpfung aus Minis Designabteilung schon einmal in einem geheimen, abgeschotteten Fotostudio im Allgäu. Dort ließen wir den sogenannten Urbanaut – eine Art futuristischer Elektro-Minibus – für uns in Szene setzen. Und mit ihm seinen Schöpfer.

Herr Heilmer, was ist die Idee hinter dem neuen Konzeptfahrzeug?

Wir haben uns Gedanken darüber gemacht, wie Mobilität im Jahr 2030 aussehen könnte. Dabei hat uns vor allem interessiert: Wie könnten die Bedürfnisse sein,

wenn man nicht allein unterwegs ist, sondern mit Freunden oder Familie? Wir wollen mit so einem Konzept auch die Generation Z ansprechen, das sind Leute, die heute noch nicht einmal einen Führerschein haben. Die sollen sich damit verbunden fühlen.

Was bedeutet der Name Urbanaut?

Der Begriff bezieht sich natürlich offensichtlich auf das Wort „urban“, wofür die mehr oder weniger in London geborene Marke Mini ja steht. Gleichzeitig aber auch, abgeleitet vom Wort Astronaut oder auch Argonaut, für die Neugierde und das Entdecken an sich. Denn der Urbanaut ist auch ein Fahrzeug, das in eine neue Welt eintauchen soll.

Für mich sieht der Wagen auf den ersten Blick aus wie ein futuristischer VW-Bulli.

Trotzdem steckt darin viel Mini-DNA, aber natürlich modern interpretiert. Die runden Leuchten vorne in Verbindung mit dem hexagonalen Grill, das ist sehr Minitypisch. Aber am spannendsten ist der flexible Innenraum. Wenn

man unterwegs ist, wird alles in Richtung Fahrt ausgerichtet. Im Stand jedoch kann man durch einfache Bewegungen das gesamte Fahrzeug in eine Lounge umbauen. Der hintere Bereich wird zu einer Liegewiese umgeklappt, und die vorderen Sitze werden nach hinten gedreht. Ganz vorne lassen sich die Pedale und das Lenkrad einfahren, und das vorherige Dashboard lässt sich in ein Tagesbett umwandeln. Sogar die Windschutzscheibe kann man zum Durchlüften nach oben öffnen.

Wie bei vielen heutigen Autos gibt es nur wenige Knöpfe, alles wirkt sehr aufgeräumt. Geht der Trend hier zum Minimalismus?

Davon bin ich überzeugt. Auch wenn das natürlich markenspezifisch unterschiedlich ausfallen wird. Mini war schon immer sehr pragmatisch, wenig Zierde, alles hatte einen funktionalen Grund. Aber solche schlichten Formen und Linien gab es letztendlich schon früher, man muss sich nur das Design von Dieter Rams ansehen. Absolut zeitlos. Aber klar, im Moment geht alles in Richtung „weniger ist mehr“.

Wie realistisch ist es, dass dieser Mini jemals gebaut wird?

Also als Designer kann ich mir das schon morgen vorstellen. Aber da steckt natürlich viel mehr dahinter. Allein die Proportionen des Fahrzeugs und auch die vielen technischen Spielereien stellen große Herausforderungen für unsere Ingenieure dar. Aber wir arbeiten intensiv daran, so etwas tatsächlich umgesetzt zu bekommen. Trotzdem ist das Ganze, wie gesagt, eine Vision für das Jahr 2030, wir haben also noch ein bisschen Zeit.

Wie wird sich die Mobilität bis 2030 verändern?

Das ist schwer zu sagen, wir arbeiten daher immer mit unterschiedlichen Einzelthesen. Eine davon ist zum Beispiel, dass es in zehn Jah-

EINTÜRER

In den Innenraum des Urbanaut gelangt man nur über eine einzige große elektrische Schiebetür an der rechten Seite



„Das MENSCHLICHE HIRN kann im Moment noch mehr leisten als ein Computer“

OLIVER HEILMER



1



2



3

FLEXIBLE RAUMGESTALTUNG

- 1** Das Dashboard kann durch das Einfahren des Lenkrads und der Pedale als Tagesbett benutzt werden. **2** Nicht nur die Schiebetür, auch die Windschutzscheibe vorne lässt sich elektrisch öffnen. **3** Der gesamte Innenraum kann durch das Umklappen der hinteren Bank und das Drehen der vorderen Sitze in eine Lounge verwandelt werden. **4** LED-Lichter vorne, hinten und sogar in den Felgen senden Signale an andere Verkehrsteilnehmer oder leuchten im Beat der im Innenraum gespielten Musik



4

ren so gut wie keine Unfälle mehr geben wird aufgrund einer verbesserten Kommunikation zwischen den Fahrzeugen. Dann überlegt man sich im nächsten Schritt, auf welche Bauteile man dadurch verzichten kann: auf Rückhaltesysteme, Airbags oder Verstärkungen in den Säulen? Das spart nicht nur viel Gewicht, sondern auch Kosten.

Glauben Sie wirklich, dass wir in zehn Jahren keine Airbags und Gurte mehr haben?

Also wenn man regulatorisch dafür sorgen kann, dass alle Fahrzeuge miteinander vernetzt sind, dann kann man schon sehr viele Unfälle vermeiden. Und überlegen Sie mal: Letztendlich hat man schon heute in einem städtischen Bus weder Airbags noch Gurte.

Wann wird es die ersten vollautonomen Fahrzeuge geben?

Es wird relativ sicher stattfinden, aber es ist schwer abzuschätzen, wann. Vor ein paar Jahren dachte man noch, das passiert jetzt ganz schnell. Aber das menschliche Hirn kann im Moment noch mehr leisten als ein Computer. Maschinen müssen das alles erst mal genauso gut antizipieren können wie ein Mensch.

Was erwartet uns noch alles im kommenden Jahrzehnt?

Unsere Branche befindet sich gerade in einer Übergangsphase. Wir werden in den nächsten Jahren mehr und mehr Elektro- und Hybridfahrzeuge auf den Straßen sehen, die Elektromobilität wird sich

weiter ausbreiten und durchsetzen. Und ab 2030 werden irgendwann nur noch vollelektrische Fahrzeuge vom Band laufen, das haben nicht nur wir als Marke Mini gesagt, sondern das wird vermutlich auch auf andere Hersteller zutreffen.

Geht man beim Design von Elektroautos anders vor als bei einem Benziner?

Definitiv. Man nutzt alle proportionalen Vorteile einer Elektroplattform. Man hat eine deutlich höhere Raumeffizienz, und das will man auch zeigen. Das bedeutet: andere Radgrößen, kürzere Überhänge, andere Proportionen. Manche Details kann man aufgrund ihrer Funktionalität auch ändern. Beim elektrischen Mini haben wir zum Beispiel den Grill vorne weitestgehend geschlossen, weil der Elektromotor weniger Luft braucht. Aber ich glaube auch, dass wir in Zukunft weniger besondere Akzente setzen werden. Das wird nicht mehr nötig sein, weil Elektromobilität Jahr für Jahr ein Stück normaler sein wird. Das wird dann eine normale Antriebsform sein, so wie wir heute einen Benziner, einen Diesel oder einen Hybrid haben. Deswegen muss man das nicht mehr extra betonen.

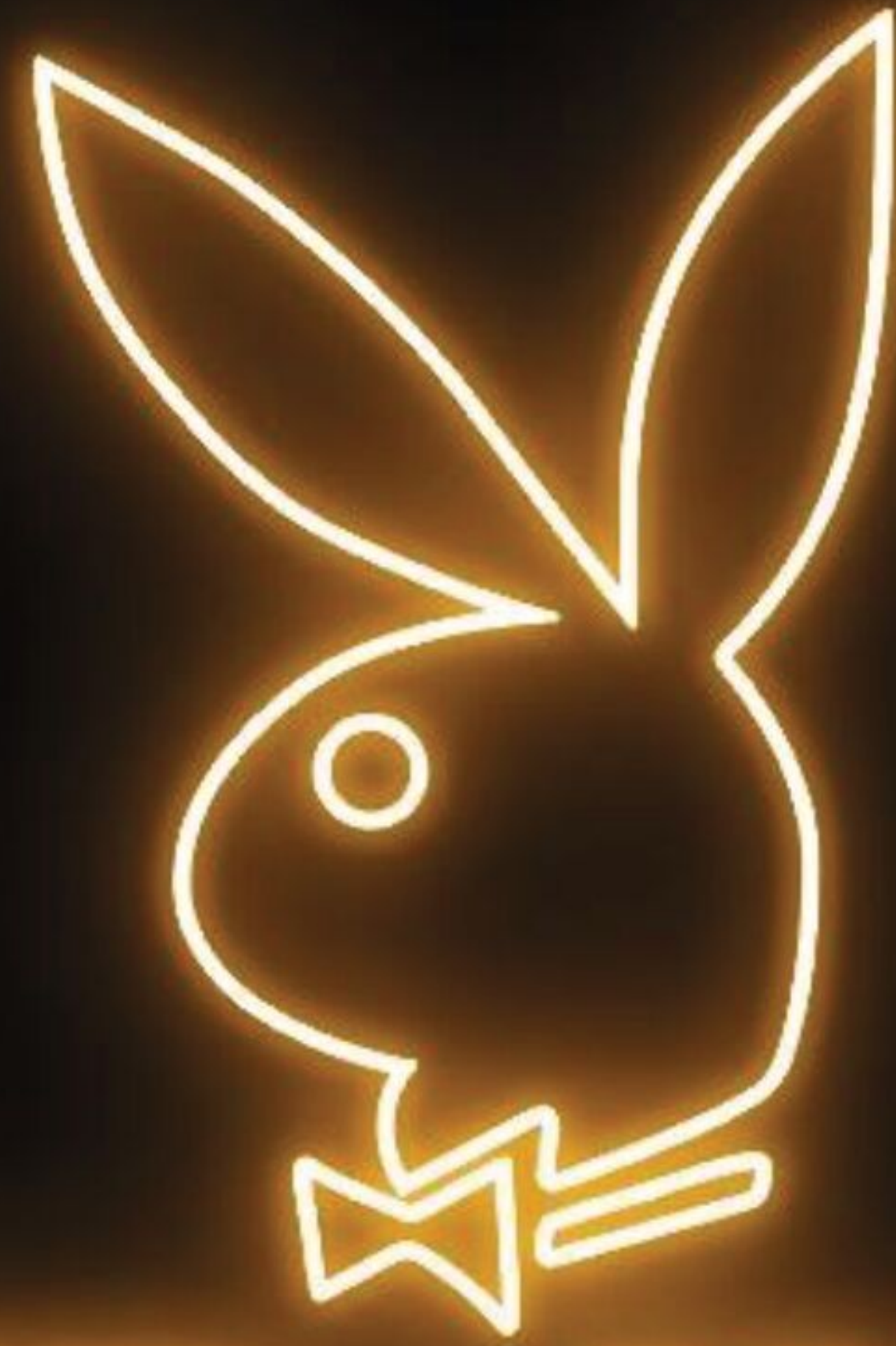
Und wann kommt der erste fliegende Mini?

Also wir bei Mini arbeiten derzeit nicht daran (*lacht*), aber es gibt ja diverse Konzepte für Flugtaxis. Ich kann mir schon vorstellen, dass sich das in manchen Städten etablieren könnte. Aber das hängt natürlich sehr stark von der Infrastruktur einer Stadt ab. Es gibt Städte mit vielen Hochhäusern und Helipads an jeder Ecke, für die ist das leicht, so etwas umzusetzen. Hier in München wüsste ich aber nicht, wo das Ding landen sollte. Aber vielleicht findet sich auch hier eine Lösung. 



MEHR VOM
MINI URBANAUT
im exklusiven VIDEO
auf playboy.de

JETZT NEU: DER PLAYBOY-PODCAST



AFTER HOURS

DIE PLAYBOY BAR-GESPRÄCHE

MIT CHEFREDAKTEUR FLORIAN BOITIN UND GÄSTEN



Plus:
Bar-Wissen,
Insights und alle
Drinks der Show
auf Playboy.de



EXKLUSIV AUF  Podimo



TESTFAHRT

Das MONSTRUM & ICH

Pure Vernunft darf niemals siegen! Das findet auch unser Redakteur und setzte sich in den geschichtsträchtigen Kraftprotz LAND ROVER DEFENDER V8, um ganz oldschool mit Benzin durch Spanien zu brettern. Seine Erkenntnis? Pure Vernunft kann gar nicht siegen. Jedenfalls nicht gegen diesen Wagen

text DAVID GOLLER
fotos NICK DIMBLEBY

ABGEHOBEN

Auf der Teststrecke nahe Barcelona sprang unser Redakteur mit dem nagelneuen V8-Defender über die Buckelpiste und lernte seine Liebe zum Autofahren ganz neu kennen



GLAUBENSFRAGE

Der Defender kommt auch in der V8-Version in zwei Ausführungen: mit 90-Zoll-Radstand und in einer 110-Zoll-Variante. Wir durften sie testen und können verraten: Spaß machen sie beide! Auch dank der modernen technischen Feinheiten, die für manchen Defender-Puristen Blasphemie bedeuten. Unser Autor war aber nicht zum Philosophieren angereist, sondern zum Ausprobieren und Spielen

I

ch bin in meinem Leben noch nie Rechtslenker gefahren. Heute feiere ich – etwa 80 Kilometer nordwestlich von Barcelona – meine Premiere ausgerechnet in einem 525-PS-Monster: dem neuen Land Rover Defender V8, dem stärksten aller Zeiten. Als ich einsteige, um die Ausfahrt unseres Hotels zu nehmen, bin ich etwas eingeschüchtert. Die V8-Variante ist das neueste Power-Modell des Defenders, der seit 2020 komplett neu entwickelt wurde, um das Erbe des legendären Ur-Defenders anzutreten. Als ich auf die Landstraße abbiegen will, grüßen mich drei kleine ältere Spanierinnen. Ob es Gastfreundschaft ist oder blanke Angst, ich weiß es nicht.

Der Defender ist eine Legende. Abenteurer, Wüstendurch- und Bergüberquerer lieben ihn. Und wenn James-Bond-Schurken ihre Handlanger auf Mission schicken, sitzen diese meist in Defendern, um gleich noch etwas böser zu wirken. Auch Land Rovers neuester Wurf entspricht dieser klassischen Ansage. Optisch jedenfalls. Aus technischer Sicht hat dieses Auto mit dem ursprünglichen Defender jedoch nur noch wenig gemein. Es verfügt über moderne Assistenzsysteme für die Straße und ein Terrain-Response-System fürs Gelände, Stabilisatoren, ein elektronisches Hinterachsdifferenzial und viele Features mehr, die der ursprüngliche Defender-Purist, der mit Zange, Hammer und Schraubenzieher in die Wildnis aufbrach, verächtlich belächeln oder als ketzerischen Kommentar auf seine Fahrphilosophie betrachten mag. Mir als Greenhorn am Lenker kommt so viel moderne Technik sehr entgegen. Und bringt sie nicht die Power des Defenders in bislang nie erreichter Perfektion auf die Straße und ins Unwegsame?

Statt darüber zu philosophieren, darf ich heute etwas viel Besseres, nämlich spielen und ausprobieren: in einem der Experience Center für Geländewagen, die der britische Autobauer Land Rover in der katalanischen Wildnis eingerichtet hat. Allein schon der Weg dorthin ist für mich ein kleines Abenteuer. Es geht über enge und bergige Dorfstraßen. Und ich gewöhne mich zwar rasch an den Rechtslenker, bin aber froh, dass ich dank Automatik nicht selbst schalten muss. Auf einem kurzen Stück Autobahn lasse ich die 525 Pferde frei, die die rund zweieinhalb Tonnen unter meinem Hintern in etwas mehr als fünf Sekunden auf 100 km/h beschleunigen, und beginne, mich richtig auf das heutige Programm zu freuen.

Auf dem Tagesplan stehen unterschiedlichste Disziplinen, um die Fähigkeiten des neuen Defenders auf die Probe zu stellen. Bei der ersten Offroad-Challenge

Land Rover DEFENDER

Geschwindigkeit **240 KM/H** Leistung **525 PS**
0–100 km/h **5,2 SEKUNDEN** Gewicht **2500 KG**
Preis **AB 123.700 EURO**

bin ich es aber selbst, dessen Können geprüft wird: Ich soll über zwei Baumstämme fahren, die als provisorische Brücke dienen. Zum Glück hat der neue Defender Bodenkameras und lässt sich äußerst präzise steuern! Ich komme trotzdem ganz schön ins Schwitzen, schließlich will man nicht schon am Morgen einen nagelneuen Geländewagen jenseits der 120.000 Euro auf dem Gewissen haben. Es knarzt ein wenig, ich kämpfe mich Zentimeter für Zentimeter voran. Die Baumstammbrücke ist geschafft. Doch zwei Serpentinaugen weiter wartet schon das nächste Hindernis: ein Schottersteilhang. Langsam, aber beständig klettert der Defender den Berg hoch, als wäre es ein Sonntags-spaziergang. Die moderne Technik macht hier einiges möglich und lässt den Landy zum feinfühlgigen Kletterer werden. So geht es einige Male auf und ab und dann quer am Hang entlang. Laut Hersteller ist der maximale Kippwinkel bei 31 Grad, wir reizen das aber nicht komplett aus, sondern gehen nur bis 28 Grad. Das reicht mir als Beweis, und ich finde mehr und mehr Gefallen an dem Monster, das auch ganz leise und vorsichtig kann, wenn man sich etwas Mühe gibt.

Alles andere als leise wird es allerdings beim nächsten Punkt auf dem Tagesprogramm: Ein staubiger Rundkurs wartet, und ein Instrukteur klettert auf den Beifahrersitz. Bei einer gemütlichen Proberunde erklärt er mir zunächst, welche Kurven wie zu nehmen sind. „Dort vorne ist der Sprung, da solltest du nicht viel mehr als 70 km/h draufhaben“, sagt er und grinst durch die Sonnenbrille. „Ansonsten kannst du jetzt Vollgas geben, wenn du dich danach fühlst.“ Selten habe ich einen solchen Vertrauensvorschuss bekommen, und schon gar nicht von einer Person, die ich erst seit drei Minuten kenne. Also gehe ich an den Start und drücke das Gaspedal voll durch. Staub steigt auf, der V8 schreit, und ich muss für zwei Kurven noch mal kurz abbremesen – dann folgt eine lange Gerade. „Go! Go! Go!“, schreit mein Beifahrer.

Ich drücke drauf, Adrenalin schießt mir durch den Körper, meine letzten Bedenken sind weg. „Dort vorne kommt der Sprung, denk an die 70!“

Drei, zwei, eins – wir heben ab. Für eine kleine Ewigkeit schweben wir, bis der Defender sanft den Boden küsst, seiner Luftfederung sei Dank. Genau fünfmal darf ich dieses Spektakel erleben, dann ist der Parcours abgeschlossen. Wow! Ich will so ein Ding, denke ich mir, als ich wieder denken kann.

Doch für mich bleibt der Defender erst einmal genau das: ein schöner Gedanke. Schließlich ist er alles andere als ein Alltagsfahrzeug. Und ich wohne in München, wo man selbst mit einem Kleinwagen oft schwer genug einen Parkplatz findet. Wüsten durchquere ich selten. Dafür darf ich, statt mich später zum Flughafen chauffieren zu lassen, meinen lieb gewonnenen Kraftprotz selber zum Terminal steuern. Ob ich nicht doch ein paar vernünftige Gründe finde, mir so einen V8-Defender zuzulegen? Auch als Hybrid gibt es ihn beispielsweise. Außerdem arbeitet Land Rover in einem Forschungsprojekt an einer Wasserstoff-Version, deren Testbetrieb Ende des Jahres starten soll. Klingt spannend. Für den Moment aber bin ich von der klassischen Variante vollkommen begeistert. Wie sagte Bond einst? „Manchmal ist die altmodische Weise die beste.“ Da bin ich ganz bei ihm. 📺



**MEHR VOM
LAND ROVER
DEFENDER V8**
im VIDEO
auf playboy.de

ÜBER STOCK UND STEIN

1 Wackelpartie: Baumstämme dienen als provisorische Brücke über einen Graben. Die sensible Kontrolle des Defenders und mehrere Kameras lassen auch Ungeübte wie unseren Redakteur zum Offroad-Fan werden. **2** Natürlich gibt es den Defender auch als gewöhnlichen Linkslenker, bei unserem Test musste sich unser Redakteur allerdings umgewöhnen. Ein Glück: Es ist alles heil geblieben. **3** Der Defender, wo er hingehört: irgendwo in der fast unberührten Wildnis. In unserem Fall war es das Offroad-Gelände von Land Rover in Spanien

1



2

3



TRENDS

Einfach UNTER- WEGS sein

*Ob Geschäftsreise, Aktiv-
urlaub oder Städte-Trip –
unter diesen sieben
REISE-GADGETS
finden Sie garantiert den
passenden Wegbegleiter*

redaktion
JULIA HAASE



FÜR KOMMUNIKATIONSFREUDIGE

Mit den schnurlosen Ohrhörern „CLIK S“ von Mymanu werden Sprachbarrieren nie wieder zum Problem: Das KI-System kann mehr als 30 Sprachen in Echtzeit übersetzen – und zwar in beide Richtungen. Es ermöglicht es nicht nur, fremde Sprachen zu verstehen, sondern übersetzt auch das eigene Wort. Die schlaunen In-Ear-Kopfhörer klingen hervorragend, und der Akku hält bis zu zehn Stunden durch. Circa 140 Euro, www.mymanu.com

FÜR ABENTEURER

Edel zum Gipfel: Die Luxus-Toolwatch „MARQ Adventurer Performance Edition“ von Garmin mit Saphirglas ist wie gemacht für Entdeckungstouren. Mit GPS, 360-Grad-Kompass mit Orientierungsmodus, Höhenmesser und topografischen Karten weist die Titan-Uhr immer den Weg, der bei einer Akku-Laufzeit von bis zu zwölf Tagen auch länger sein darf. Der mitgelieferte Tempe-Sensor überwacht permanent die Temperatur. 1600 Euro, buy.garmin.com



FÜR MUSIK-LIEBHABER

Klein, chic, wasserdicht und erstaunlich laut: „Roam“, der mobile Smart Speaker von Sonos, sorgt für guten Sound – egal, ob am Pool, im Garten oder beim Picknick. Das Basswunder mit der langen Laufzeit (bis zu zehn Stunden) verbindet sich unterwegs über Bluetooth mit dem Smartphone, zu Hause integriert es sich per WLAN in ein bestehendes Sonos-Multiroom-System. 179 Euro, www.sonos.com



FÜR ORDENTLICHE

Für knitterfreie und frische Kleidung auf Reisen sorgt der Hand-Steamer „Cirrus No.2“ von Steamery. Seine kompakte Größe macht ihn zum perfekten Begleiter für unterwegs. Der heiße Dampf hebt Textilfasern an und lässt sie aufquellen, Hemden und andere Kleidungsstücke nehmen so ihre ursprüngliche Form wieder an. Der Hand-Steamer entfernt auch oberflächlichen Schmutz, unangenehme Gerüche und Bakterien. In fünf verschiedenen Farben erhältlich. 120 Euro, www.steamery.de



FÜR ERINNERUNGSSAMMLER

Auch wenn Sie nur wenig Platz im Gepäck haben, die „DJI Pocket 2“, eine ultrakompakte Action-Kamera, passt sicher noch rein (nur 3 cm breit und 117 Gramm leicht). Der Clou der Mini-Kamera, die Videos in 4K-Auflösung mit 60 Bildern pro Sekunde aufnimmt, ist aber die 3-Achsen-Kamerastabilisierung, die alle Erschütterungen ausgleicht. Ab 369 Euro, www.dji.com



FÜR STILECHTE

Den verwechselt man garantiert nicht auf dem Gepäckband: Der robuste Handgepäck-Koffer „Essential Cabin Neon“ von Rimowa überzeugt durch sein extravagantes Design in knalligen Farben und die hochwertige Ausstattung. Der aus leichtem Polycarbonat gefertigte Reisebegleiter besitzt TSA-Schlösser, die bei Sicherheitskontrollen einfach geöffnet werden können, zwei Reißverschlussfächer, gefederte Rollen und einen Teleskopgriff. Ausschließlich online in Limonengelb oder Pink bestellbar. 660 Euro, www.rimowa.com



FÜR SAUBERMÄNNER

Blitzblanke Schuhe zu jeder Zeit und überall? Der kleine, batteriebetriebene „Sneaker Cleaner“ von Philips macht es möglich. Mit bis zu 500 Umdrehungen pro Minute und drei beiliegenden Bürstenaufsätzen (Schwamm, hart und weich), die je nach Schuhmaterial ausgewählt werden können, reinigt er effizient, schnell und schonend – egal, ob Sneaker, Gummistiefel oder Laufschuhe. Ca. 25 Euro, www.philips.de





ZIEL IM BLICK

Als vierjähriges Kind saß sie zum ersten Mal in einem Kart, mit sieben fuhr sie ihr erstes Rennen, und 2017 erreichte sie als erste Frau in der Formel 4 einen Platz auf dem Podest. Seit dieser Saison fährt die 2000 in München geborene Sophia Flörsch für das Team Abt in der DTM mit. Wann wird sie in der Formel 1 starten?

„Ich will es denen zeigen, DIE NICHT AN MICH GLAUBEN“

Sie ist 20 und fährt seit 13 Jahren Rennen. Seit dieser Saison startet SOPHIA FLÖRSCH in der DTM. Ihr Ziel: die Formel 1. Dass das ein harter Weg werden dürfte? Ist ihr egal. Geschenkt bekommen hat sie selten etwas ...

e

Ein Flachbau im vornehmen Münchner Vorort Pullach. Vor der Tür: ein Mini Cooper mit der 99 drauf – der muss Sophia gehören, denn das ist schon seit Kindertagen ihre Startnummer. Da steht sie auch schon in der Tür, bittet herein in ein so dezent wie geschmackvoll eingerichtetes Haus, nordische Eleganz. Papa Alexander sitzt am Küchentisch überm Rechner, grüßt, bittet uns herein ins Wohnzimmer und wünscht viel Spaß. Na, dann los!

Frau Flörsch, mit vier Jahren sind Sie von Motocross zu Kart gewechselt – andere fahren da noch Roller. Woher dieser frühe Need for Speed?

Vom Skifahren. Der Ausgleichsport dazu war Motocross, kleine Maschinen, meine war blau. Irgendwann hab ich mir beim Motocross den Arm verstaucht, wollte nicht mehr – und bin auf vier Räder umgestiegen. Von da an ging's jedes Wochenende auf die Kartbahn. Aber nur als Hobby. Erst mit sieben durfte ich Rennen fahren.

Was hat Sie als Kind am Rennsport fasziniert?

Kartsport war eine Leidenschaft. Das Reisen, gegen Jungs fahren, mich verbessern, im Team arbeiten: Das war immer mein Ding. Und dazu träumt man von der Formel 1 und schaut sich das im Fernsehen an.

Wer waren Ihre frühen Helden?

Michael Schumacher, später Sebastian Vettel.

Wie haben Sie Autofahren gelernt?

Mit zwölf auf einem Flugplatz – in einem alten Formel-4-Wagen. Stundenlang hab ich den abgewürgt. Im Kartsport hat man weder Gänge noch Kupplung. Für die Rennlizenz musste ich in Brands Hatch mit einem Honda Civic auf der Rennstrecke fahren – mit Instructor. In der Boxengasse hab ich das Pedal so langsam kommen lassen und den Motor so hochgedreht, dass es voll nach Kupplung gestunken hat.

Mit 14 sind Sie bereits in einer Sportwagen-Juniorenmeisterschaft an den Start gegangen.

Da wurde es vom Hobby zum Job. Ich bin im Rahmenprogramm der englischen DTM gefahren vor 60.000 Zuschauern! Dann habe ich Formel 4 getestet, und du weißt, was dann kommt: Formel 3, Formel 2 ... Da wurde klar: So weit ist es gar nicht mehr.

Aber wenn Papa nicht Millionär ist, hat man ein Problem, richtig?

Ja, das Nervige an dem Sport ist, dass sehr viel vom Budget abhängt, schon im Kart. Es gibt viele Talente, die den Sport nicht ausüben können, weil das Geld fehlt. Ich habe keine Eltern, die unbegrenzt

text
**THOMAS
BECKER**



„Sobald ein Funke ANGST mitschwingt, sollte man aufhören“

SOPHIA FLOERSCH

Geld haben, sondern brauche Sponsoren. Eine Formel-4-Saison kostet 350.000 bis 400.000 Euro.

Selbst in der Formel 1 scheint mehr zu zählen als die Leistung ...

Es ist ja nicht nur Nikita Mazepin, der sich auch in die Klassen davor schon eingekauft hat. 2012 hat in der Formel 3 eine Saison 300.000 bis 400.000 Euro gekostet – nun sind es 1,2 bis 1,5 Millionen. Die Millionärs- und Milliardärskinder kaufen Teams und Autos, testen ohne Ende – das treibt den Preis. Kein normaler Mensch kann für den Sport seines Kindes so viel ausgeben. Ein Testtag in der Formel 2 kostet mindestens 25.000 Euro. Manche testen 40 bis 60 Tage, zahlen dazu 2 bis 2,5 Millionen Euro Cockpit-Miete. Die Rich Kids haben oft eigene Rennstrecken, wo keiner kontrollieren kann, mit welchem Auto getestet wird. Die fahren jetzt Formel 1: schön für sie, aber nicht das, was ich haben wollen würde. Das kann jeder, der das Geld hat. In den Nachwuchsklassen gilt leider: Budget schlägt Talent.

Und dann gibt es da diesen Satz: „Motorsport ist Männersport.“ Wie gehen Sie mit frauenfeindlichen Sprüchen um?

Zunächst muss man anerkennen, dass das Leistungssport ist. Bei Tennis oder Fußball kann sich jeder hineinversetzen, was die Athleten leisten. Viele denken, Rennfahren sei wie Straßenautofahren – stimmt gar nicht. Und wenn es dann auch

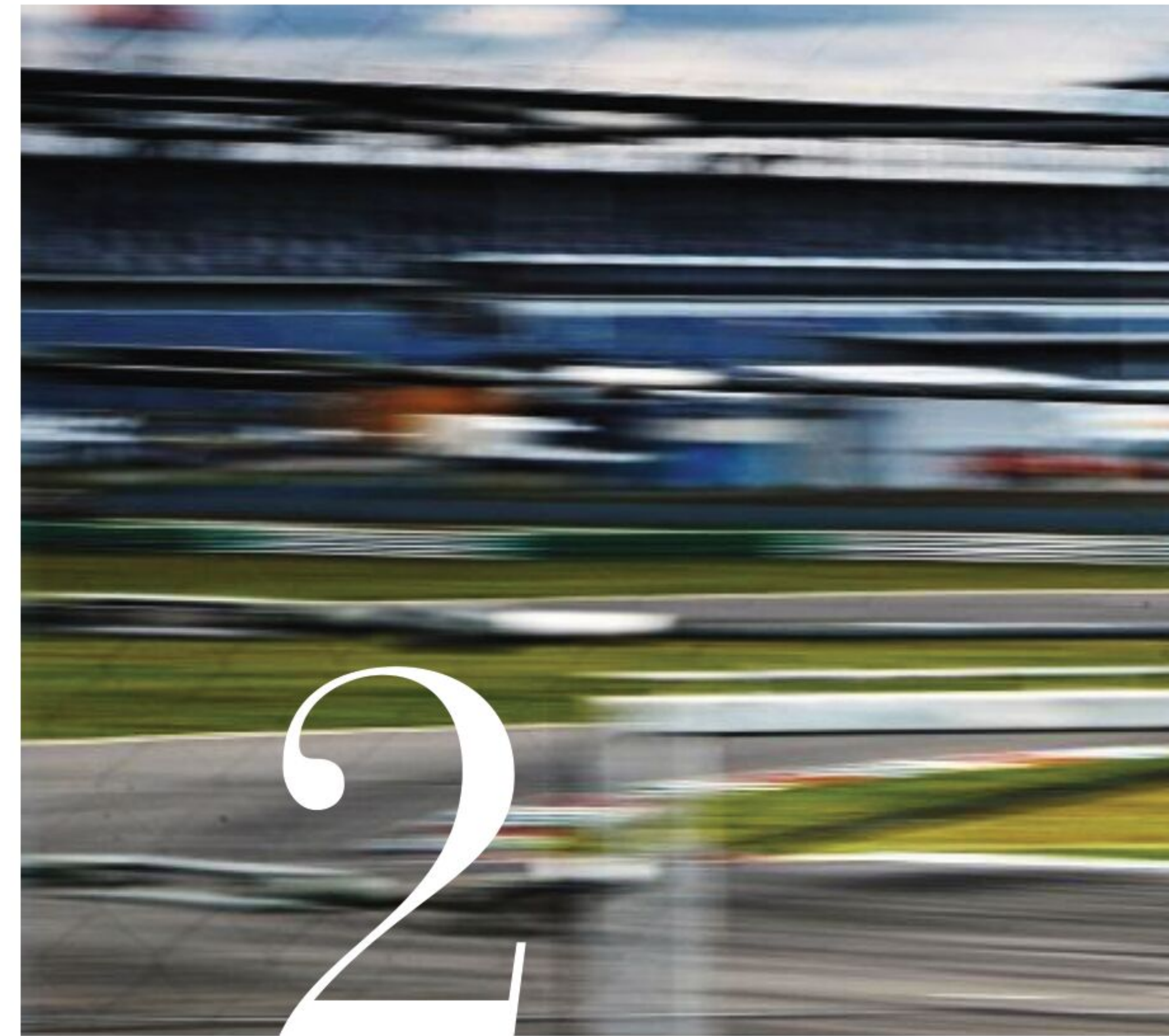
noch heißt: „Als Frau schaffst du es sowieso nicht“, motiviert mich das nur noch mehr. Der Motorsport ist zwar offener für Frauen als vor zehn Jahren, aber der Anteil ist immer noch sehr gering.

Auch von Frauen kommt Kritik, weil Sie nicht bei der W Series mitfahren.

Die fühlen sich persönlich angegriffen, aber ich habe nichts gegen sie und die Serie, ich finde nur schade, wie da kommuniziert wird: Die Serie rühmt sich als Formel-3-Rennserie, war beim letzten Rennen aber zehn Sekunden langsamer als die normale Formel 3. Das geht nicht. Dann sagen sie: „Wir bringen die nächste Frau in die Formel 1.“ Das wird auch nicht passieren, weil die Frau, die die W Series gewinnt, sich in der Formel 3 gegen die Männer beweisen muss und dann in der Formel 2 – für mich macht das sportlich keinen Sinn. Um Frauen erfolgreicher zu machen, könnte man das Geld besser einsetzen.

Zum Beispiel für „Dare to be Different“, die Initiative, die Mädchen beim Einstieg in den Motorsport hilft?

Das heißt jetzt „Girls on Track“, kommt von der FIA und ist richtig, weil sie Mädchen zwischen sieben und elf Jahren anspricht. Aber die brauchen auch Vorbilder. Mit dem Geld sollten deshalb auch drei, vier Frauen unterstützt werden, die schon im Formelsport sind und so über das gleiche Budget wie die Jungs verfügen. Letzte Saison in der



Formel 3 hatte ich 600.000 Euro Budget – die Top-Teams hatten 1,2 bis 1,5 Millionen. Wenn ich bei einem schlechteren Team fahre und weniger teste, werde ich nie so gut sein können – ein Kreislauf.

Sind Sie frustriert?

Nein, mich frustriert es nicht. Mein Leben ist toll. Ich will es denen beweisen, die nicht an mich glauben. Der Sport hat alles, was ich liebe. Aber du musst Glück haben, die richtigen Leute zur richtigen Zeit kennen. Es hängt nicht nur am Talent. Das Auto macht 98 Prozent aus, der Fahrer ein oder zwei. Schauen Sie sich die Zeiten in professionellen Serien an: sehr eng. Das fahrerische Niveau ist um Welten höher als vor zehn Jahren.

FOTOS: GETTY IMAGES, JÜRGEN TAP/HOCH ZWEI (2)



SOPHIAS WELT

- 1** Seit der Saison 2021 gehört Sophia Flörsch offiziell zum Kader der DTM-Rennfahrer. **2** Vom Formel-3-Rennwagen wechselte sie hinter das Steuer eines Audi R8 LMS GT3 vom Team Abt Sportsline. **3** Beim Macau Grand Prix 2018 kollidiert Flörsch bei einer Geschwindigkeit von 276 km/h mit einem anderen Fahrzeug, schlägt meterhoch in einen Fangzaun ein und muss anschließend über 13 Stunden im Krankenhaus operiert werden

Im November 2018 donnerten Sie in Macau mit 276 km/h in ein Podest. Sie sagten, dass Sie gar nicht realisiert haben, dass Sie das sind, die da durch die Luft fliegt. Wie fühlt es sich im Rückblick an?

Klar hast du Gänsehaut, wenn du das siehst. Das Video nimmt mich mit, weil es schlimm ist, nicht weil ich weiß, dass ich das bin. Es hat sich in dem Moment anders angefühlt. Du wartest in diesen Millisekunden nur darauf, dass du zum Stehen kommst. Hätte ich daran hinterher keine Erinnerungen gehabt, wäre es schwerer gewesen, in den Sport zurückzukommen. Heute habe ich nur noch die weniger schmerzhaften Momente im Kopf. Der Körper unterdrückt die schlechten Momente.

Die OP dauerte über 13 Stunden ...

Ich musste Halskrause tragen, lag mit zig gebrochenen Wirbeln im Bett, durfte nicht gehen, weil Knochenteile aus der Hüfte entfernt und im Nacken eingesetzt wurden. In sieben Tagen habe ich sieben Kilo Muskeln verloren. Ich musste vom Karriereweg abbiegen, habe die Saison verloren. Ja, ich hatte Schutzengel, es hätte anders ausgehen können, aber es war nicht mein Fehler. Es hat nichts an meinem Verhalten im Auto geändert. Sobald ein Funke Angst mitschwingt, sollte man aufhören.

Haben Sie mit Psychologen gesprochen?

Ich hatte nie ein großes Problem mit dem Unfall. Danach hatte ich vier, fünf Interviews am Tag, und je öfter ich mit Fremden darüber geredet habe, desto leichter ist es mir irgendwann gefallen, umso mehr habe ich reflektiert.

Als „das Girl mit dem Crash“ wollen Sie nicht im Gedächtnis bleiben.

Der Crash gehört zu mir dazu. Mir ist aber die sportliche Seite wichtiger. In Macau war ein Top-Ten-Platz realistisch, und das als 17-jährige Rookie und Formel-3-Quereinsteigerin in einer Saison, während der ich das Abi gemacht habe! Meine Karriere ist nicht beendet, eher noch am Anfang.

Derzeit fahren Sie DTM - ein guter Schritt für Sie?

2018 bin ich mit der Formel 3 im Rahmenprogramm der DTM gefahren und habe immer gesagt, wenn es die Option auf ein Cockpit gibt, werde ich nicht Nein sagen. Jetzt hat es sich dank meines Partners Schaeffler ergeben, worüber ich sehr happy bin. Die Rennserie ist extrem gut, nur die Fahrzeuge sind für mich anders und neu. Das ist jetzt ein Tourenwagen mit Fahrhilfen wie ABS und Traktionskontrolle. Im Formelsport lernst du, ohne Fahrhilfen schnell zu sein. Perfektes Bremsen macht einen Unterschied im Fahrerniveau. Das ABS nivelliert alle Fahrer. Und der Wagen ist doppelt so schwer, hat im Vergleich zur Formel fast keinen Antrieb. Der gesamte Fahrstil ist anders, eine riesige Umstellung. Ich muss mich einfach von Rennen zu Rennen verbessern. Die Teamkollegen sind mein Maßstab.

Ihr Ziel bleibt aber die Formel 1?

Der nächste Schritt wäre die Formel 2. Dazu brauche ich Partner für ein konkurrenzfähiges Budget. Ich sage es gerne so: Ich möchte den „proof of concept“ der Frau im Motorsport erfolgreich realisieren. 📺



**MOTORÖLE
ADDITIVE
AUTOPFLEGE**





STELLA STEGMANN

Playmate des Jahres 2020

A man with short dark hair and a light beard, wearing a white long-sleeved button-down shirt and dark trousers, is leaning against the side of a bright red sports car. He has his arms crossed and is looking towards the camera with a slight smile. The car's distinctive multi-spoke wheel is visible in the lower left. The background is dark, suggesting a nighttime setting.

INTERVIEW

„Ich persönlich
gehe gerne
RISIKEN
EIN“

ÜBERFLIEGER

*Mit gerade 37 Jahren
übernahm Markus
Flasch 2018 als
jüngster Chef in der
Geschichte der
BMW M GmbH
das Steuer des
Unternehmens*



*Er leitet nicht nur die BMW M GmbH, sondern verantwortet
seit 2020 auch den Motorsport des Münchner Konzerns. Wir sprachen
mit MARKUS FLASCH über die Zukunft des Verbrenners und
welche Rolle dieser auf der Rennstrecke noch spielen wird*

B

text **BIANCA LEPPERT**
fotos **ENES KUCEVIC**

Beim Betreten der Halle auf dem Gelände der BMW M GmbH in Garching wird es bunt. Von rot über blau bis grasgrün leuchten die M-Modelle und bilden den Rahmen für den Star in der Mitte: Markus Flasch. Er selbst hat die Auswahl kuratiert. Bewusst in Knallfarben. Grau, Schwarz und Weiß waren ihm zu langweilig. Das glauben wir ihm nach unserem Gespräch sofort.

Herr Flasch, Sie haben kürzlich auf der legendären Nordschleife Ihre Premiere als Rennfahrer beim 24-Stunden-Rennen gehabt. Sehen wir Sie überhaupt noch im Büro?

Montag bis Freitag schon (*lacht*). Es hat wirklich sehr viel Spaß gemacht. Es ging darum zu erfahren, wie unsere Produkte bei den Kunden ankommen. Ich bin mit unserem Einsteiger-Rennwagen BMW M2 CS Racing gefahren.

Hatten Sie keine Angst, sich auf der schwierigsten Rennstrecke der Welt zu blamieren?

Deshalb machen das wohl wenige in meiner Rolle. Wir wollten aber demonstrieren, dass man bei BMW M ohne viel Erfahrung in den Rennsport einsteigen kann. Mir war das Risiko bewusst, aber

generell habe ich selten Angst, mich zu blamieren.

Gehen Sie solche Risiken auch in Ihrer Tätigkeit als Manager ein?

Wir haben bei BMW M mehr Freiheiten als andere Bereiche im Unternehmen. Wir können eher ans Limit gehen und uns etwas trauen. Ich persönlich gehe gerne Risiken ein. Viele verstehen Risikomanagement als das kilometerweite Umsegeln von Risiken. Meine Grundsatzhaltung im Leben ist: die Risiken erkennen, trotzdem auf Kurs bleiben, und wenn ein Risiko eintritt, darauf vorbereitet sein und damit umgehen.

Der Gründer der M GmbH, Jochen Neerpasch, fuhr ebenfalls selbst Rennen, auch am Nürburgring. Sehen Sie da gewisse Parallelen?

Wir tauschen uns oft aus. Seine Leidenschaft begeistert mich enorm. Er muss nicht nur mit Argumenten überzeugen, sondern entfacht das Feuer in den Leuten. Ich versuche das auch und erkenne gewisse Parallelen. In unserem Geschäft kannst du nicht so nüchtern agieren, wie wenn du Kühlschränke entwickelst.

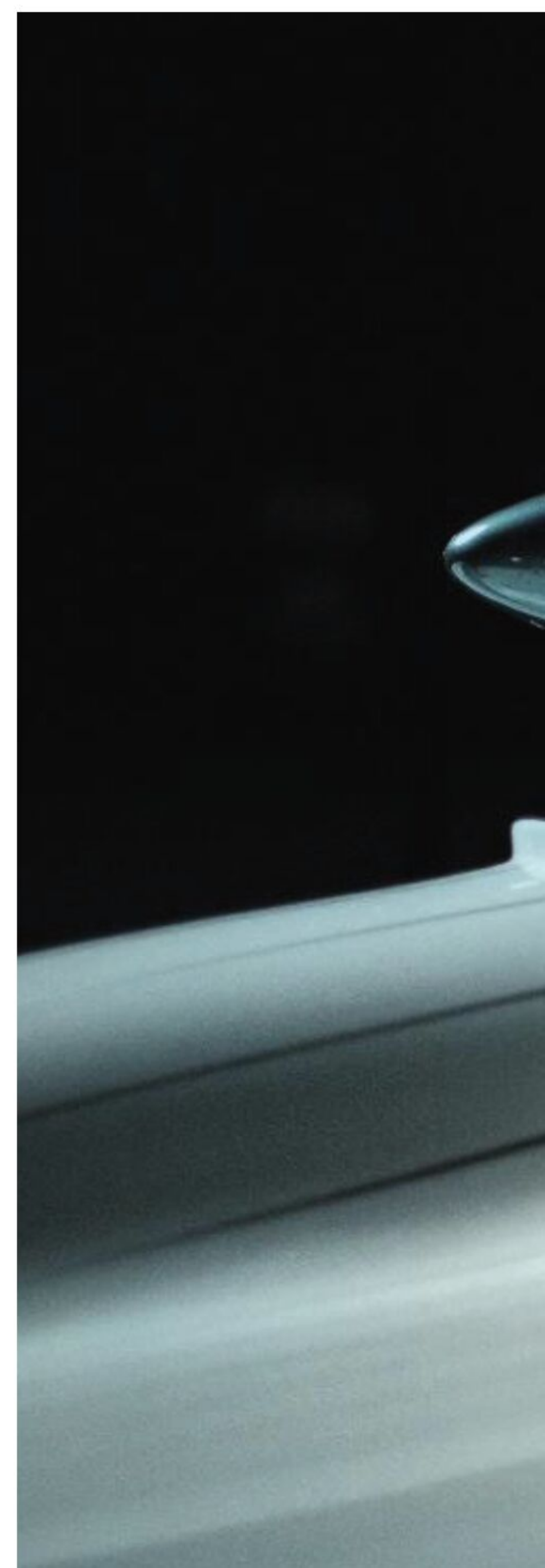
Leidenschaft ist ein gutes Stichwort. Geht durch den Trend zur Elektromobilität nicht auch ein wenig Emotionalität verloren?

Wir haben eine der stärksten Fangemeinden in der Szene. Wir dominieren den High-Performance-Markt, und die Marke BMW M hat noch dazu um Potenzen mehr Fans als Kunden. Diese Faszination müssen wir erhalten. Was klar ist: Verantwortungslosigkeit ist heute nicht cool und in Zukunft noch viel weniger. Es gilt, einen Weg zu finden, Faszination und Leidenschaft beizubehalten und trotzdem Verantwortung zu übernehmen. Wir haben dafür die Weichen gestellt und

werden vollelektrisch. Das Schöne ist: Wir wissen, dass unsere Kunden das gut finden, solange die Performance und der Charakter stimmen. **Wie sieht der Fahrplan denn konkret aus?**

Es wird ein Mix aus Antriebstechnologien. Autos mit Verbrennungsmotoren, aus denen wir ja auch die Rennfahrzeuge ableiten, spielen bei uns noch lange eine Rolle. Dazu kommen hochleistungshybridisierte Fahrzeuge, wenn es um Langstrecken-Performance geht – etwa für den M5-Nachfolger oder große X-Fahrzeuge. Und es wird vollelektrische High-Performance-Fahrzeuge geben. All diese Lösungen ergänzen sich. In der Mitte des Jahrzehnts findet der Kunde in allen drei Antriebsdisziplinen einen echten M, der in seine Garage gehört.

Immer wieder stolpert man beim Thema Elektrifizierung über hohes Gewicht und fehlenden Sound. Geht da nicht der Spaß verloren?



Wir sollten beim Thema Elektromobilität in Kombination mit High Performance auf der Straße sowie im Rennsport nicht daran denken, was man wegnimmt. Sondern was dazukommt. Bei unseren aktuell laufenden Versuchsträgern entsteht erst gar nicht der Gedanke, etwas von früher zu vermissen. Denn die Fahrdynamik ist weit von dem entfernt, was wir von allradangetriebenen Turbo-Fahrzeugen kennen.

Was bedeutet das?

Der Fahreindruck ist dynamischer, präziser und regelbarer. Man stand auch nie für die reine Beschleunigung, sondern für das perfekt komponierte Fahrerlebnis. Sprich: Das Auto macht dich zu einem besseren Fahrer, als du bist. Hier kommt der große technologische Fortschritt.

Aber der Sound ist schon ein sehr emotional aufgeladenes Thema, oder?

Wir haben bei BMW mit Hans Zimmer, dem bekannten Komponisten, den Sound des Elektroautos designt. Es wird auch spezielle M-Ausprägungen geben. Ich habe sie schon gehört und finde sie sehr emotionalisierend. Anders als das, was man heute kennt.

Auf Ihrem Bergbauernhof bei Salzburg, wo Sie mit Ihrer Frau und den zwei Kindern wohnen, wäre ein stiller Elektroantrieb bestimmt von Vorteil. Erschrecken sich nicht jedes Mal die Schafe, wenn Sie mit einem röhrenden BMW M anbrausen?

(Lacht) Die sind an mich gewöhnt. Ich bin gerne in München, aber meine Familie und ich sind am Wochenende lieber allein in der Natur und am Berg. Deshalb haben wir unseren Lebensmittelpunkt bewusst so gewählt. Für mich ist es ein super Ausgleich, wenn ich am Wochenende Brennholz machen kann. Einen Baum fällen, verarbeiten, aufschlichten und zu wissen, das bringt mich durch den Winter. Aber auch Bäume zu pflanzen, Obst zu ernten, Schnaps zu brennen.

Das klingt sehr entschleunigt. Gleichzeitig wurden Sie mit 37 Jahren jüngster M-Chef in der

„Das Auto macht dich zu einem BESSEREN FAHRER“

MARKUS FLASCH

BERUFSPENDLER

Auch wenn der gebürtige Österreicher in München wohnt: Am Wochenende geht es mit der Familie auf seinen Bergbauernhof bei Salzburg





„Wir werden noch
sehr lange Motorsport
MIT VERBRENNUNGS-
MOTOREN
HABEN“

MARKUS FLASCH

Geschichte. Was war der Turbo in Ihrer Karriere?

Ich habe immer gerne Verantwortung übernommen. Ich sehe die berufliche Challenge oft wie Leistungssport. Das hat mir geholfen. Für meinen früheren Arbeitgeber Magna bin ich mit 24 Jahren schon für drei Jahre nach Shanghai gezogen. Vielleicht hat auch meine Kindheit eine Rolle gespielt. Meine Mutter war alleinerziehend, und ich habe früh Verantwortung übernommen – wir waren ein super Team.

Sie haben nicht nur die Geschäftsführung der M GmbH inne, sondern seit dem Zusammenschluss letztes Jahr auch die von BMW Motorsport. So wie früher bei der Gründung. Schließt sich jetzt der Kreis?

Absolut. Das M mit den drei Streifen war für mich immer gleichbedeutend mit Motorsport und andersherum. Für mich war es nur eine Frage der Zeit, beides zu vereinen.

Was kommt als Nächstes, BMW-Vorstand vielleicht?

Das entscheiden andere. Ich sehe es als Privileg, die M GmbH zu leiten, und mache das mit Vergnügen, solange ich darf. Bei BMW bewirbt man sich nicht für andere Aufgaben, sondern wird entwickelt.

Sie gehen dabei oft unkonventionelle Wege. Den Einstieg von BMW in die neue, sogenannte LMDh-Klasse im amerikanischen Langstreckensport kündigten Sie über Ihren persönlichen Instagram-Account an. Ist das nicht etwas ungewöhnlich?

Bei meinem Amtsantritt war der kommunikative Auftritt der Marke BMW M ein bisschen angestaubt. Ich habe mit meinen Leuten im Social-Media-Bereich den personalisierten Kanal ins Leben gerufen, um Geschichten „Behind the Scenes“ zu erzählen. Auch da bestand das Risiko, sich zu blamieren. Aber ich habe mehr Chancen

TEAMPLAYER

Zusammen mit den Moderatoren Matthias Mamedie (links) und Niki Schelle nimmt Fläsch (rechts) am 24-Stunden-Rennen am Nürburgring teil

darin gesehen. Bei der Verkündung des Einstiegs in die LMDh-Klasse wollten wir nach der Entscheidung vor allem schnell sein. Da passte das perfekt.

Warum der Ausstieg aus der Formel E und warum der Einstieg in die Prototypen-Klasse LMDh mit Hybridantrieb?

Man kann das nicht miteinander vergleichen. Wir haben uns für die LMDh entschieden, weil BMW eng mit dem Langstreckensport verbunden ist. 1999 haben wir mit dem BMW V12 LMR das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewonnen. In den vergangenen Jahren waren die damit verbundenen Kosten in der Top-Klasse relativ hoch. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der neuen LMDh-Klasse dagegen war für mich einfach überzeugend.

Hat da auch das Thema Leidenschaft wieder eine größere Rolle gespielt?

Wir machen Motorsport, um unsere Fans zu erreichen und die Leidenschaft in unserer Community beizubehalten. Beim 24-Stunden-Rennen Nürburgring oder bei den 24 Stunden von Daytona sind unsere Fans vor Ort – wenn nicht gerade Corona ist. Die wollen wir erreichen. Auch deshalb bin ich das Nürburgring-Rennen gefahren. Alles ist viel nahbarer und authentischer. Die



Leute können ins Fahrerlager oder in die Box kommen. Auf der Strecke ist es ein Mix aus Profis und Amateuren, aus schnellen und langsamen Autos. Diese Atmosphäre ist das, was wir mit M verkörpern und wofür wir stehen: ehrlichen Motorsport.

Blicken wir noch mal in die Zukunft: Wie sieht Motorsport für Sie im Jahr 2030 aus?

Ich gehe stark davon aus, dass wir noch sehr lange Motorsport mit Verbrennungsmotoren haben werden – auch mit CO₂-neutralem Kraftstoff, der recht bald kommen wird. Wie in den Innenstädten wird es auch an den Rennstrecken Schwierigkeiten geben, den Strom zur Verfügung zu stellen, den es für eine Veranstaltung braucht. Sollte es vollelektrischen Rennsport geben, der dem traditionellen Motorsport als Spektakel auf Augenhöhe entgegentritt, wird sich dieser auch durchsetzen. 📺



redaktion
**MICHAEL
BRUNNBAUER**

fotos
**STUDIO
SCHÖTTGER**

FÜR RENNFAHRER

Seit 2016 unterstützt die Marke BELL & ROSS das Alpine F1 Team von Renault. Insofern wurde der dazu passende Chronograph BR V3-94 A521 (ganz links) auch in den Teamfarben Blau, Schwarz und Weiß gestaltet, limitiert auf 500 Stück, 3990 Euro

FÜR KLASSIKER

Mit dieser Uhr legt UNION GLASHÜTTE zum ersten Mal einen Chronographen mit begrenzter Stückzahl anlässlich der Silvretta Classic Rallye auf. Der VIRO CHRONOGRAPH LIMITED EDITION SILVRETTA CLASSIC 2021 (unten) ist limitiert auf 128 Stück, 2600 Euro

FÜR SMART-DRIVER

Zusammen mit Bugatti entwarf die Marke VIITA WATCHES eine zum Supersportwagen passende Smartwatch namens BUGATTI CERAMIQUE EDITION ONE PUR SPORT. Im Vergleich zum Fahrzeug ist die Uhr (oben) jedoch vergleichsweise günstig, 999 Euro

FÜR YACHTBESITZER

Uhren von RICHARD MILLE tragen den Spitznamen The Billionaires Watch. Kein Wunder also, dass bei Auto-Kooperationen mit McLaren oder Ferrari eine Uhr schnell mehr kosten kann als das Fahrzeug selbst. Aber auch technisch ist die Marke sehr versiert, zum Beispiel besitzt die RM 65-01 TPT RG (rechts) die seltene Komplikation eines Schnellaufzugsmechanismus, 339.500 Euro



Fahren Sie mit DER ZEIT

Zwischen Auto- und Uhrenmarken gab es schon immer eine enge Verbindung – und zahlreiche Kooperationen. Wir zeigen die schönsten UHRENMODELLE für Chronometer-Liebhaber mit Benzin im Blut



FÜR PURISTEN

Anders als andere Uhrenmarken muss PORSCHE DESIGN keine Kooperation mit einem Autohersteller eingehen, sie sind selbst einer. Diese Nähe zur Autoindustrie sieht man bei jeder Uhr. Die Farbgebung des 1919 GLOBETIMER UTC ALL BLACK (rechts) wurde zum Beispiel inspiriert vom reflexionsarmen Cockpit eines Porsche 911, 6250 Euro

FÜR MEILENSAMMLER

Jedes Jahr bringt CHOPARD anlässlich der berühmtesten Oldtimer-Rallye Italiens eine neue Variante seiner nach dem 1000-Meilen-Rennen benannten Uhr heraus. Die MILLE MIGLIA 2021 RACE EDITION gibt es entweder in Edelstahl oder wie hier im Bild (links) als zweifarbige Variante in Kombination mit 18 Karat Roségold, limitiert auf 250 Stück, 10.900 Euro





FÜR GENTLEMEN

Genau wie beim Autohersteller Aston Martin handelt es sich auch bei GIRARD-PERREGAUX um eine Marke für klassische Stilhelden. Bei der TOURBILLON WITH THREE FLYING BRIDGES (links), der ersten Uhr aus der neu verkündeten Partnerschaft, scheint das Tourbillon-Uhrwerk auf drei übereinander angebrachten Brücken zu schweben, limitiert auf 18 Stück, 145.000 Euro

FÜR SAMMELFREUNDE

Spätestens seit Steve McQueen als Rennfahrer 1970 im Film „Le Mans“ eine „Monaco“ von TAG HEUER trug, ist diese viereckige Uhren-Ikone eng mit dem Motorsport verbunden. Dieses Jahr kamen mit der MONACO GREEN DIAL sowie der MONACO TITAN (rechts) zwei limitierte Sondermodelle heraus, jeweils 500 Stück, 6300 und 7450 Euro





**FÜR
TECHNIKVERLIEBTE**

Die Verbindung zwischen Mercedes und IWC besteht schon seit über 17 Jahren. Bei der PILOT'S WATCH CHRONOGRAPH EDITION AMG (links) wurden vor allem Materialien aus der Automobilindustrie verwendet – vom kratzfesten Titangehäuse bis zum Zifferblatt aus Carbonfaser, wie es auch bei den Aerokomponenten von AMG-Fahrzeugen verwendet wird, 9800 Euro

FÜR RETRO-FANS

Austin-Healey zählte in den 1950er- und 60er-Jahren zu den spannendsten Autoherstellern Großbritanniens. Die Marke FREDERIQUE CONSTANT besinnt sich dieser Tradition und legt mit der VINTAGE RALLY HEALEY AUTOMATIC SMALL SECONDS (rechts) eine Uhr im Retro-Look mit englischgrünem Zifferblatt und braunem Lederband auf, limitiert auf 888 Stück, 1595 Euro



AUTO-EROTIK

MUSEN & Maschinen

*Seit Beginn des automobilen Zeitalters bringen neben
Aktmodellen auch Automodelle die bildende
Kunst und Fotografie voran – als Inspirationen und Motive.
Hier zeigen uns zehn legendäre Fotografen ihre
schönsten KURVENSTARS*

text MARTIN ARNOLD
redaktion CORINNA BECKMANN



JESÚS ALONSO

*Der spanische Fotograf (*1974) arbeitet seit vielen Jahren international für
verschiedene namhafte Magazine. Oana Stan fotografierte er 2008 inmitten
schwarzer Rennwagenreifen für die rumänische GQ.*



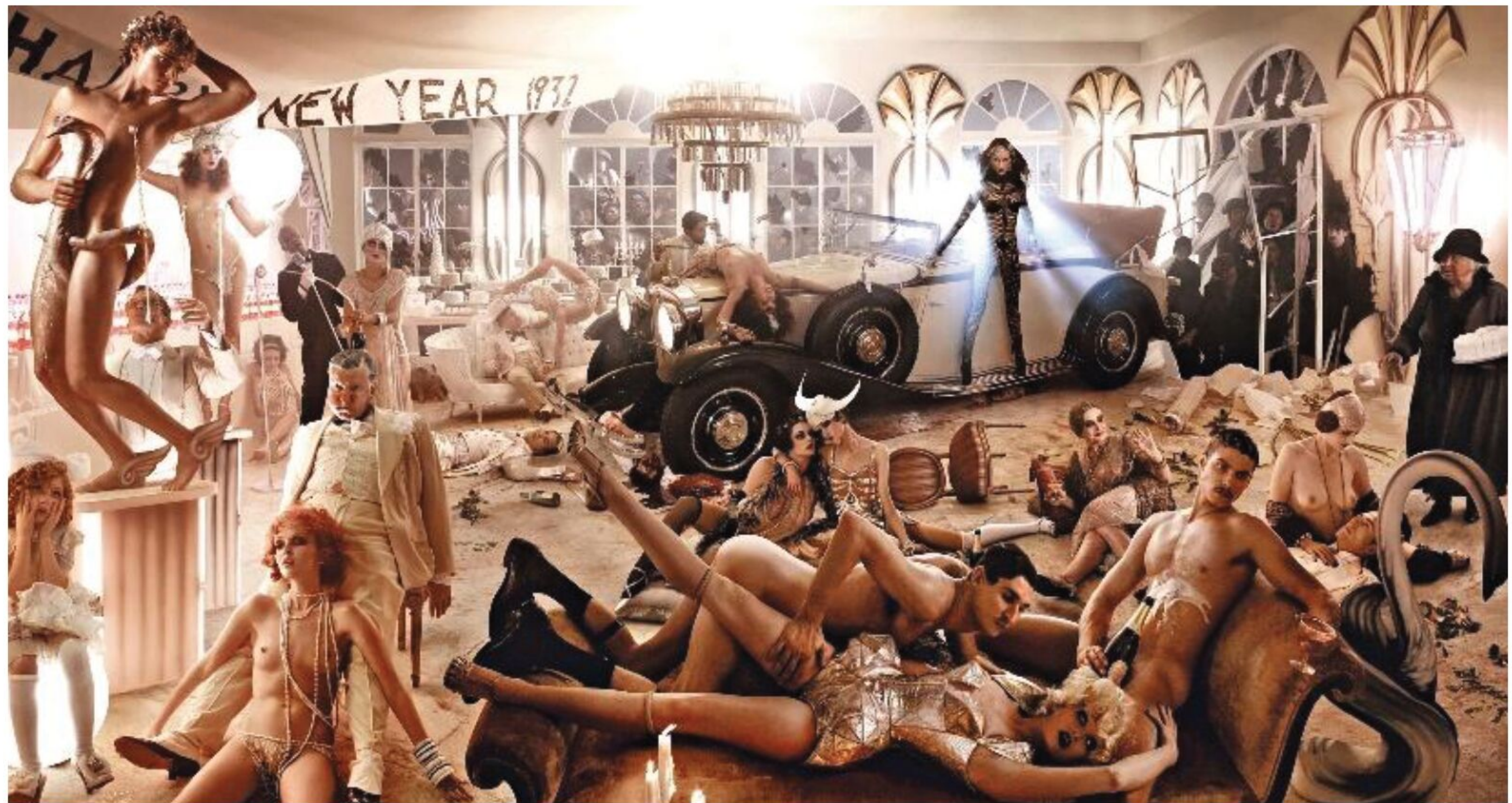
ANA DIAS

*Für die März-Ausgabe
2019 des US-Playboy
lichtete die portugiesische
Fotografin (*1984), die
mit ihrer Kamera die
Welt bereist und mit
ihren Aufnahmen zu
einer Playboy-Instanz
wurde, die US-Playmate
Miki Hamano im
kalifornischen Malibu vor
einer weißen Corvette ab.*

SIMON BOLZ

*Der deutsche Fotograf
(*1976) veröffentlicht seine
erotischen Bildstreifen seit
über 15 Jahren in vielen
renommierten Magazinen.
„Under my Hood“ mit Model
Sloane entstand 2016
im bergigen Hinterland
von Barcelona.*





DAVID LACHAPELLE

*Der für seine opulent-schillernden Inszenierungen und kunstvollen Star-Aufnahmen bekannte US-amerikanische Fotograf (*1963) setzte mit dem Bild „Berlin Stories“ den ikonischen Maybach Zeppelin DS 8 bei einem Shooting für Daimler 2009 besonders extravagant in Szene.*

ASTRID OBERT

*Die namhafte deutsche Fashion- und Lifestyle-Fotografin (*1974) schoss diese Schwarz-Weiß-Aufnahme mit einem Model vor dem Oldtimer-Mercedes W108 im Jahr 2009.*



DAVID DREBIN

*Der Kanadier (*1970) gehört seit Jahrzehnten zu den gefragtesten Werbe- und Modefotografen der Gegenwart. Seine Aufnahme „Wheels and Heels“ von 2013 kann in der Berliner Galerie Camera Work bewundert sowie erworben werden (Preis auf Anfrage).*

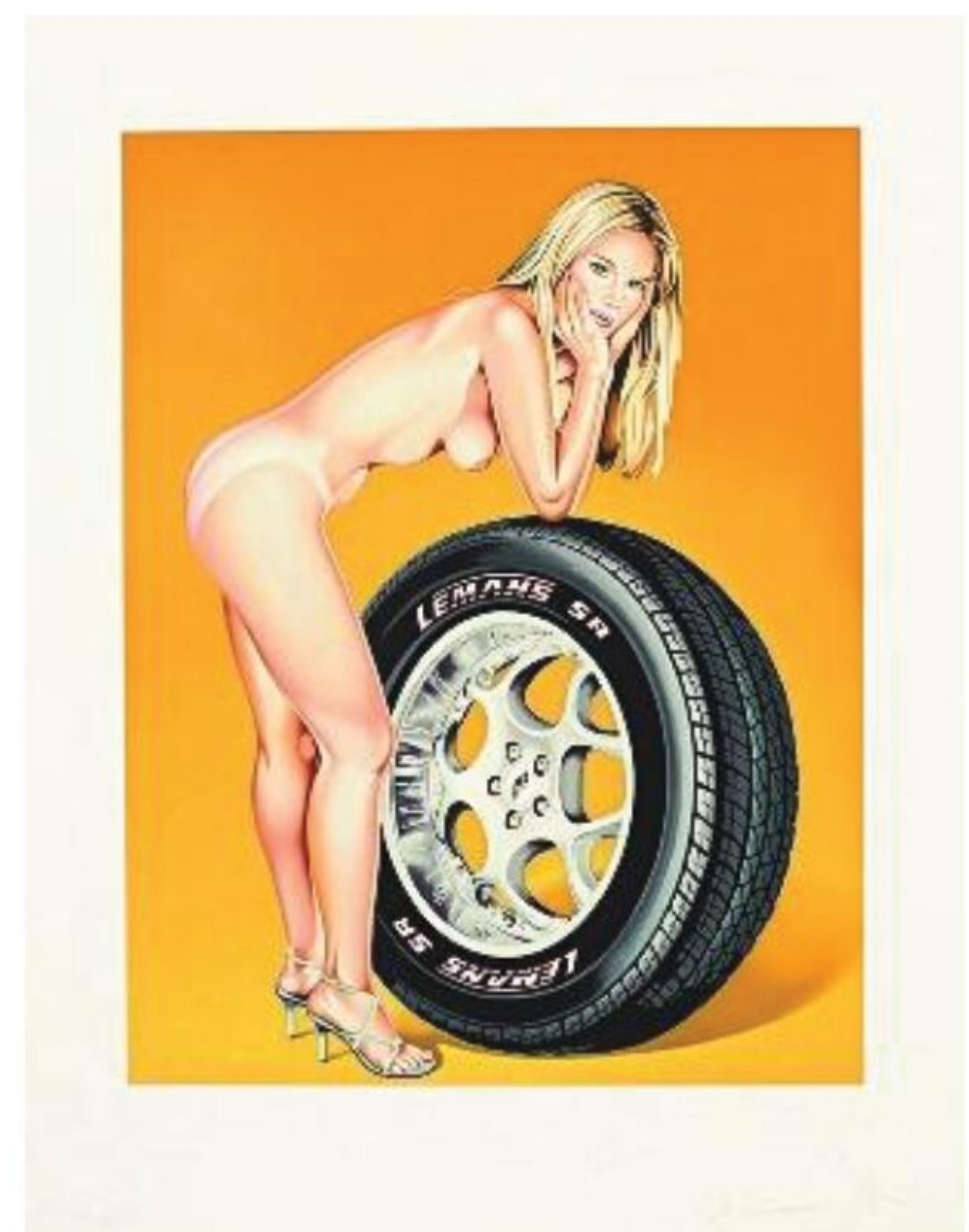
www.camerawork.de

HEINER MEYER
*„Stiletto“, ein Sieb- und
 Giclée-Druck des deutschen
 Pop-Art-Künstlers (*1953)
 aus dem Jahr 2021, ist im
 Kunsthaus Hannover ausgestellt.
 Er kann dort für 1500 Euro
 erworben werden. [www.
 kunsthhaus-hannover.de](http://www.kunsthhaus-hannover.de)*



WAYNE MASER
*Porträts von Stars wie Madonna machten den
 US-amerikanischen Fotografen (*1946) weltberühmt.
 Bei diesem Bild setzte er allerdings lieber die
 schönen Beine seines Models in Szene.*

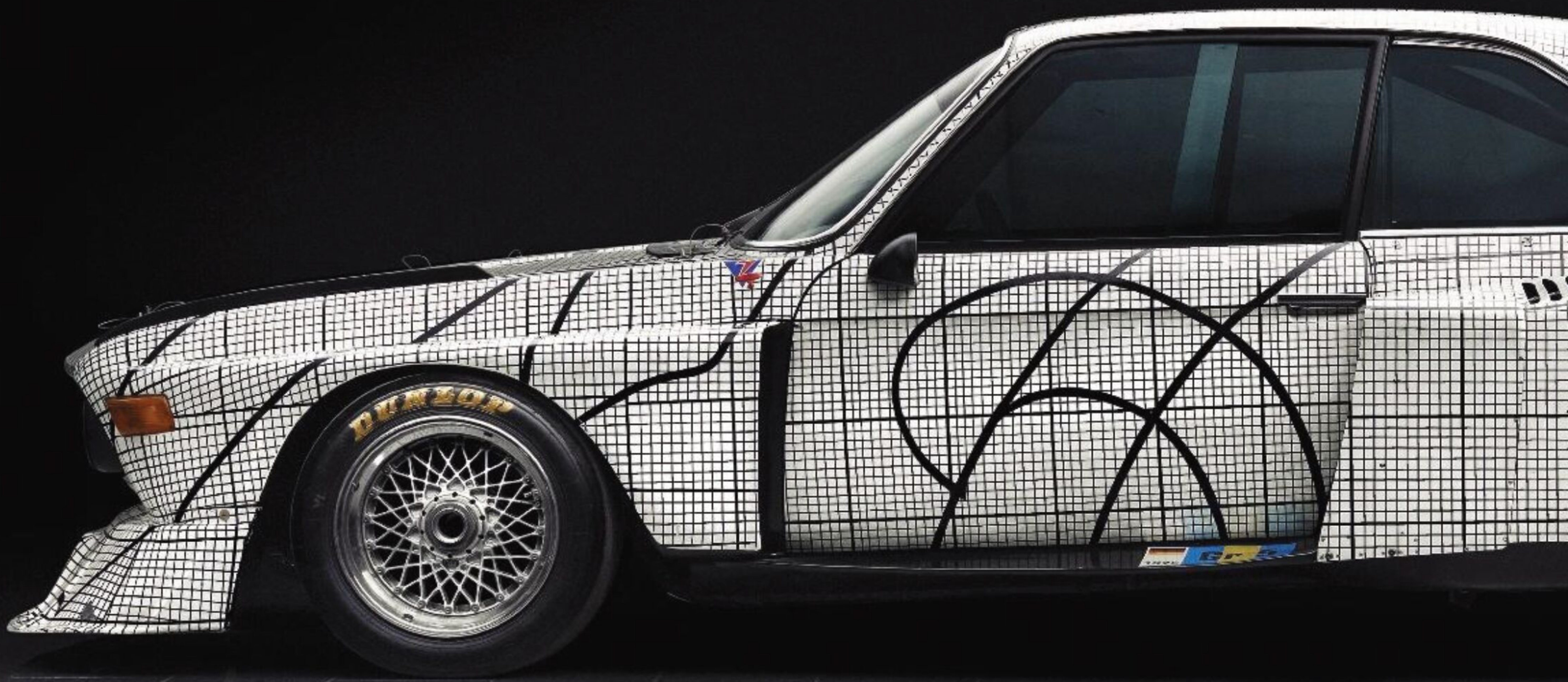
MEL RAMOS
*Bekannt wurde der
 US-Amerikaner (1935–2018)
 durch seine Bilder von
 Pin-up-Girls im Pop-Art-Stil.
 Sein Werk „Tyra Tire“ von
 2004 kann man im Kunsthaus
 Hannover erwerben
 (Preis auf Anfrage).
www.kunsthhaus-hannover.de*



TONY KELLY

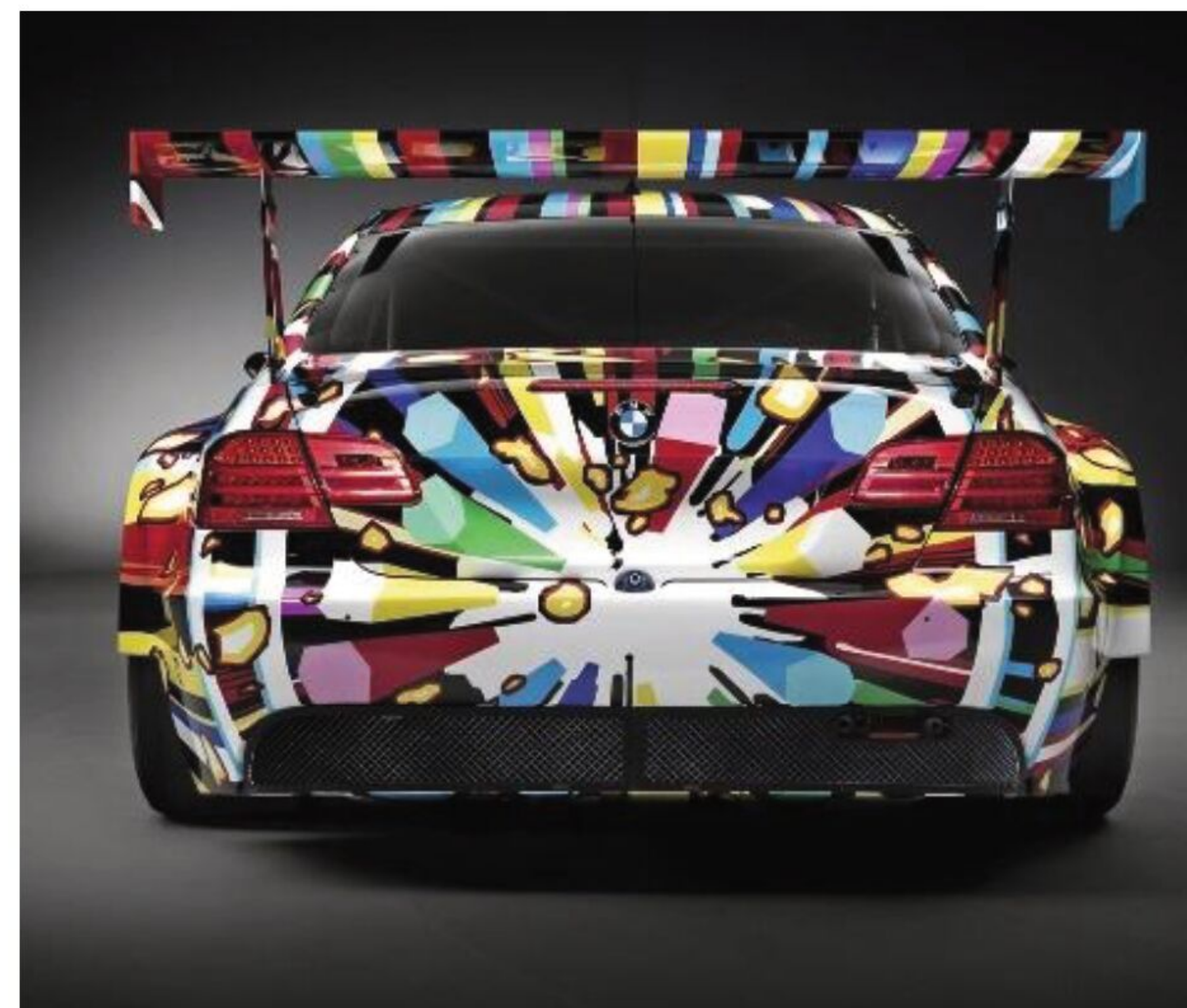
*Der weltberühmte
Fine-Art-Fotograf (*1975)
hat für den US-Playboy
bereits viele bekannte Cover
fotografiert. Sein Werk
„Rooftop Parking“ aus dem
Jahr 2021 und weitere
Werke seiner Kollektion sind
unter [tonykellyworld.com/
fine-art](https://tonykellyworld.com/fine-art) käuflich zu
erwerben.*





RENNGALERIE

Das erste BMW Art Car stammte 1975 von Alexander Calder (l.), ein Jahr später folgte Frank Stella (o.). Aber auch aktuelle Künstler wie Jeff Koons (2010, u.) gehören zu dem exklusiven Kreis





KUNST AM WOW

Bewegende WERKE

Ein Automobil als Leinwand? Die Idee ist älter, als man denkt – doch richtig bekannt wurde sie, als BMW das erste Art Car im Louvre vorstellte. Wie das Auto zum rollenden KUNSTOBJEKT wurde

text FABIAN HOBERG

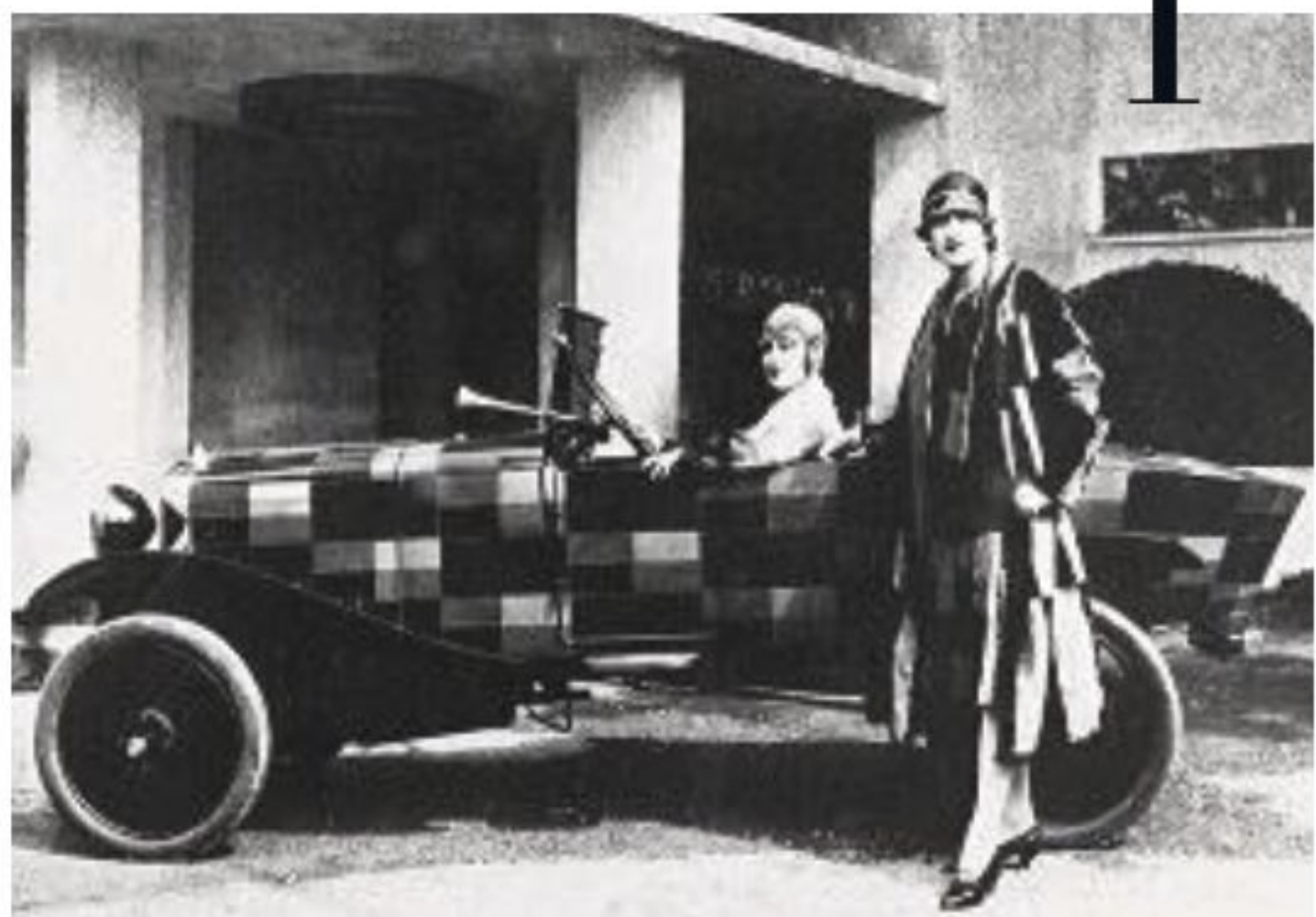
B

ildende Kunst und Automobile haben auf den ersten Blick nichts gemein. Auch auf den zweiten nicht. Aber beim dritten nähern sich die Bereiche an:

Vor rund 100 Jahren stellt die französische Malerin Sonia Delaunay-Terk ein Fahrzeug neben ihre Kollektion, einen Unic Tourer von 1920, verziert es mit ähnlichen abstrakten geometrischen Mustern wie ihre Gemälde – und schafft damit das erste Art Car. Von der positiven Resonanz überrascht, bemalt die Künstlerin bald weitere Fahrzeuge wie einen Bugatti Type 35 oder einen Matra M530A. Das Auto wird zur Leinwand als Projektionsfläche ihres Schaffens. Das ist revolutionär, findet zunächst jedoch wenig Nachahmer: Der Zweite Weltkrieg und die Nachkriegszeit lassen wenig Raum für Kunst in Kombination mit Mobilität.

Richtig bunt wird es erst wieder, als viel Liebe und noch mehr Drogen ins Spiel kommen – durch die Hippie-Bewegung der 60er-Jahre. Aufsehen erregt das Künstlerkollektiv The Merry Pranksters mit ihrem umgebauten Schulbus „Furthur“ (später „Further“). Mit psychedelischen Mustern auf dem Lack geht es quer durch die USA. Ihr Ziel: Liebe und ein neues Bewusstsein zu predigen – auf LSD-Happenings. Begründer der Truppe ist Ken Kesey, Autor des Kultbuchs „Eine flog über das Kuckucksnest“, das später mit Jack Nicholson verfilmt wird. Der Bus erregt viel Aufsehen – und Nachahmer. Janis Joplin, Queen of Rock 'n' Roll und Ikone der Hippie-Bewegung, lässt ihren Porsche 356 von einem befreundeten Künstler in psychedelischen Farben bemalen. John Lennon gefällt diese Idee, sein Rolls-Royce „Phantom V“ bekommt auffällige florale Elemente. Die Botschaft des Rolls-Royce: Mit der Bemalung eines Gütezeichens des Establishments lehnen wir uns dagegen auf.

Über 100 Jahre MOBILE KUNST- GESCHICHTE

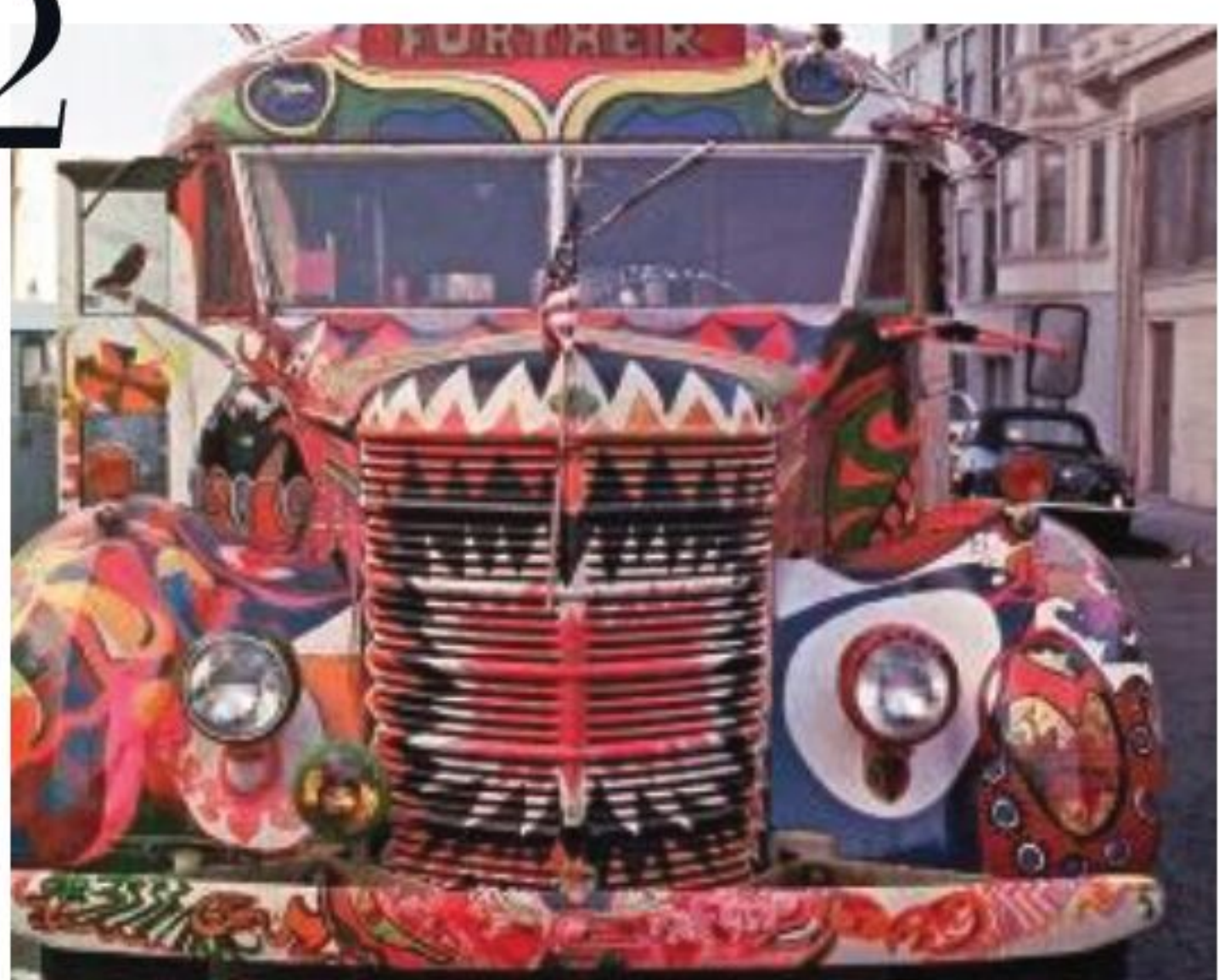


1

ROLLENDE GEMÄLDE

- 1** Sonia Delaunay-Terk verband bereits 1920 die Themen Mode, Kunst und Automobil. **2** Mit dem bemalten Hippie-Bus „Further“ fuhr das Künstlerkollektiv The Merry Pranksters in den 60er-Jahren auf LSD-Happenings. **3** Passend zum Album „Sgt. Pepper’s Lonely Hearts Club Band“ tauchten die Beatles ihren Rolls-Royce in psychedelische Farben. **4** Auch Rock- und Blues-Legende Janis Joplin ließ ihren Porsche 356 bemalen

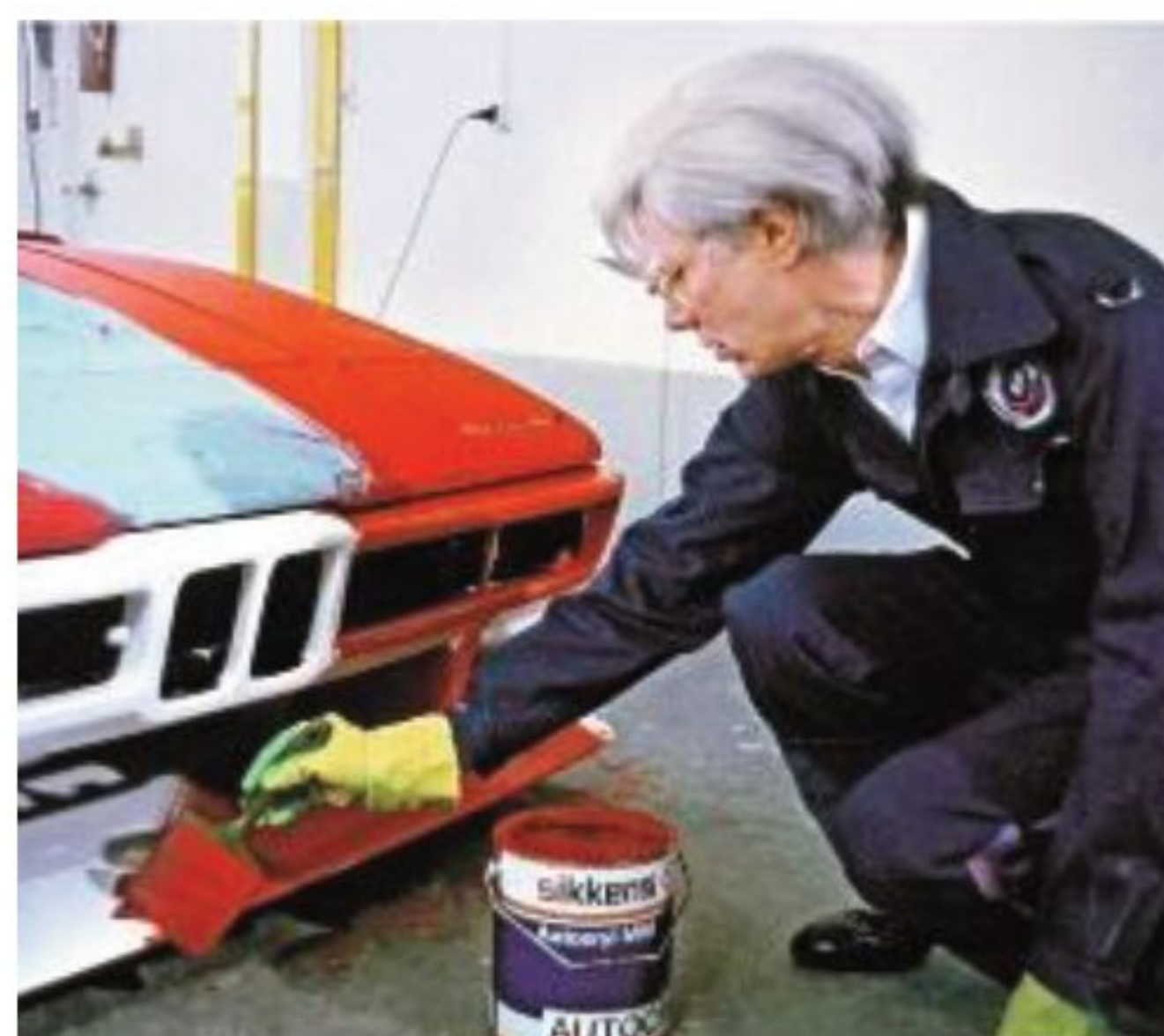
2



Auch wenn Andy Warhol für das Bemalen nicht einmal eine halbe Stunde brauchte, gilt dieser BMW M1 heute als das bekannteste und mit einem geschätzten Wert von 30 Millionen Euro teuerste BMW Art Car

30 MILLIONEN IN 30 MINUTEN

Auch wenn Andy Warhol für das Bemalen nicht einmal eine halbe Stunde brauchte, gilt dieser BMW M1 heute als das bekannteste und mit einem geschätzten Wert von 30 Millionen Euro teuerste BMW Art Car



Ließen bis dahin vor allem berühmte Musiker von unbekannten Malern ihre Fahrzeuge verschönern, geht BMW ab 1975 einen neuen Weg: Bereits anerkannte Künstler dürfen sich auf Rennwagen verewigen. Die Idee entsteht aus der Not: BMW verlagert nach der Ölpreiskrise 1973 seine Motorsport-Aktivität in die USA, will aber in

Europa weiter präsent sein. Der damalige Rallye-Fahrer Jean Todt ruft Motorsport-Chef Jochen Neerpasch an und berichtet ihm, dass der französische Auktionator Hervé Poulain ein Rennauto sucht, das der amerikanische Künstler Alexander Calder bemalen soll. „Die Idee hat mich direkt begeistert, denn Calder gilt als Erfinder des modernen Mobiles“, erzählt Neerpasch. BMW willigt ein, denn so können die Münchner beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans starten und für Aufsehen sorgen, selbst wenn sie nicht siegen. Der 3.0 CSL, mit dem Calder den Grundstein für die BMW Art Car Collection legt, besticht durch kräftige Farben und viele Schwünge. BMW und Calder präsentieren das Ergebnis erst im Louvre, wenig später startet das Rennauto in Le Mans.

E

in Jahr später fragt BMW den US-Maler Frank Stella, berühmt für seine geometrischen Bilder, ob er einen 3.0 CSL verschönern kann. Die Idee entwickelt Stella auf einem 1:5-Modell, der Lackierer benötigt später mehr als 100 Stunden, um diese genau aufs Rennauto zu übertragen. „Ich war beeindruckt, als ich das Auto sah“, erinnert sich Stella. „Noch beeindruckender war es, als ich den Rennwagen fahren sah und hörte. Der Wagen hob sich aus der bunten Masse ab.“ Ihm, der bisher nur

abstrakte Kunstwerke geschaffen hat, eröffnet das Auto den Weg in Richtung Realität und Dreidimensionalität.

Kurz danach folgen die ganz großen Namen: 1977 verziert Roy Lichtenstein einen BMW 320i, zwei Jah-



3



4





KREATIVE REKORDE

*Auf 80 Quadratmeter
Lkw-Fläche schuf
Banksy das größte
rollende Kunstwerk der
Welt, während der
1001 PS starke Bugatti
Veyron von Bernar
Venet wohl das
schnellste Kunstwerk
der Welt ist*

re später soll Andy Warhol den neuen Supersportwagen M1 werbewirksam zum Art Car verwandeln. Ohne den Umweg über ein Modell malt er direkt mit einem dicken Pinsel den M1 bunt an – in weniger als 30 Minuten: „Ich habe versucht, Geschwindigkeit bildlich darzustellen. Wenn ein Auto wirklich schnell fährt, verschwimmen alle Linien und Farben“, erklärt er bei der Präsentation. Gleichzeitig outet sich Warhol als Fan des BMW M1: „Ich liebe dieses Auto. Es ist besser gelungen als mein Kunstwerk.“ Manchmal gefällt einem Künstler eben die Leinwand besser als die eigene Kunst.

Als Anfang der 80er-Jahre das Motorsport-Engagement von BMW zurückgeht, verändert sich auch die Art-Car-Reihe. Künstler wie Ernst Fuchs, Robert Rauschenberg, Michael Jagamara Nelson, Ken Done, Matazo Kayama, César Manrique Esther Mahlangu und David Hockney verewigen sich auf den nun nicht mehr als Rennwagen genutzten Fahrzeugen. „Das Auto hat wunderbare Linien, denen ich gefolgt bin“, sagte Hockney bei der Präsentation des von ihm gestalteten 850 CSi im Jahr 1995. Erst mit Jenny Holzer im Jahr 1999 kehrt BMW mit den Art Cars auch auf die Rennstrecke zurück, danach folgen Jeff Koons (2010, M3 GT2), Ólafur Elíasson (2007, H2R), John Baldessari (2016, M6 GTLM) und Cao Fei (2017, M6 GT3). Jeff Koons sammelt für das Design Bilder von Rennwagengrafiken, lebhaften Farben und Darstellungen von Geschwindigkeit und Explosionen. Mit den für Koons typisch knalligen Farben wirkt der M3 GT2 schon im Stand schnell und kraftvoll. „Diese Rennautos sind wie das Leben, sie strotzen vor Kraft.

„Diese Rennautos sind wie das Leben, SIE STROTZEN VOR KRAFT“

JEFF KOONS

Man kann sich darauf einlassen, darauf aufbauen und mit dieser Energie eins werden“, sagt Koons. Gerüchten zufolge vielleicht nicht seine letzte Arbeit für BMW, zumindest wurde er dieses Jahr schon mehrmals wieder vor der Münchner Firmenzentrale gesichtet.

Insgesamt entstehen so in den vergangenen 48 Jahren 19 BMW Art Cars, auch wenn der Begriff selbst nicht geschützt ist. Aber auch andere Künstler nehmen sich des Themas an. Der Franzose Bernar Venet gestaltet beispielsweise 2012 einen Bugatti Veyron, Sir Peter Blake 2015 einen Bentley Continental GT V8S. Banksy, der sozialkritische britische Streetart-Künstler, nimmt sich im Jahr 2000 gleich einen ganzen Lkw vor, einen Volvo FL 6. Der Künstler, der seine wahre Identität geheim hält, besprüht eine Seite des Lastwagens mit Darstellungen von Soldaten und Kanonen. Den Volvo mit der apokalyptischen Optik nennt er „Turbo Zone Truck“, Untertitel: „Laugh Now But One Day We'll Be In Charge“. Mit rund 80 Quadratmeter Fläche gilt es als eines der größten Werke von Banksy.

Preise der Art Cars lassen sich schwer schätzen, bemessen sich aber daran, wie die sonstigen Werke der Künstler gehandelt werden. Das Auto hört damit auf, Auto zu sein, und wird zur Plastik. Experten schätzen den von Warhol gestalteten BMW M1 auf über 30 Millionen Euro – wenn er auf den Markt kommt. BMW schließt das jedoch aus. So ein rollendes Kunstwerk ist unverkäuflich. 

LUFTVERKEHR

SENK- RECHTSTART in die Zukunft

Lange schienen sie nicht mehr als die fixe Idee einiger Start-up-Gründer zu sein, nun werden ELEKTRISCHE FLUGTAXIS offenbar Realität. Investoren stecken Milliarden in die Branche – und deutsche Firmen gelten als Ideentreiber. Ein Rundflug zu den neuen Pionieren der Luftfahrt



TAXI, BITTE!

Schon 2024 soll der Zweisitzer VoloCity (rechts) der deutschen Firma Volocopter Passagiere auf innerstädtischen Kurzstrecken befördern. Etwas weitere Flüge möchten die Macher des Lilium Jet (unten) anbieten: An sogenannten Vertiports sollen bis zu sechs Gäste den Senkrechtstarter besteigen und damit bei Tempo 280 bis zu 250 Kilometer zurücklegen können





text
**MATTHIAS
LAUERER**

ertrauenerweckend wirkt das Ding nicht. Im Oktober 2011 sitzt Thomas Senkel, einer der Erfinder und Gründer des Bruchsaler Start-ups Volocopter, auf einem Fluggerät, das aussieht, als hätte jemand einen Bürostuhl auf einen Hüpfball geschraubt und außenrum an einem Gestänge etwa ein Dutzend kleiner Hubschrauber-Rotoren angebracht. Als Senkel sie anlässt, ertönt ein lautes Surren. Dann hebt er tatsächlich ab. Rund 90 Sekunden lang schwebt Senkel mit dem Fluggerät wenige Meter über dem Boden. Als er es wieder auf die Wiese zurücksetzt, weiß er: Seiner Firma ist ein Eintrag ins Buch „Guinness World Records“ sicher. Es ist der erste bemannte Flug eines rein elektrisch betriebenen Senkrechtstarters, eines sogenannten eVTOL,



„Vom John F. Kennedy Airport NACH MANHATTAN IN 15 MINUTEN – das ist die Art von Trip, die wir anbieten wollen“

VOLOCOPTER-CEO FLORIAN REUTER

was für „electric vertical takeoff and landing aircraft“ steht. Und es ist der Start einer der interessantesten deutschen Flugpioniergeschichten der Neuzeit.

Knapp zehn Jahre später steht Florian Reuter, heutiger CEO von Volocopter, auf dem Flughafen von Oshkosh/Wisconsin, USA, wo die Flugshow EAA AirVenture läuft, und stellt den Senkrechstarter VoloCity vor. Er sieht aus wie ein futuristischer Mini-Helikopter, über dem sich 18 kleine Rotoren drehen. „Wir möchten Ihr Transportmittel für den Weg vom Flughafen zum Stadtzentrum sein“, sagt Reuter in die Kamera. „Von John F. Kennedy nach Manhattan in 15 Minuten und für unter 100 Dollar“, das sei die Art Trip, die man mit dem VoloCity anbieten wolle. Wie weit man mit der Entwicklung schon ist, beweist kurz darauf ein vierminütiger Show-Flug des VoloCity in 50 Meter Höhe. Aus dem Bürostuhl mit Rotoren ist ein Fluggerät mit Zukunft geworden.

Schon 2024 möchte Reuters Truppe mit bemannten VoloCity-Flügen in Ballungszentren starten. Singapur und Paris hat man als erste Metropolen anvisiert, in denen die Flugtaxis von Startplätzen – Vertiports genannten Hubschrauberlandeplätzen oder Parkhausdächern – abheben könnten. Platz für zwei Personen soll der VoloCity bieten, bis zu 110 Stun-

denkilometer bei einer Reichweite von 35 Kilometern erreichen, von Batterien betrieben werden, die in fünf Minuten austauschbar sind, und eines Tages ganz ohne Pilot auf Reisen gehen. Von der Firma heißt es dazu: „Das wird schneller gehen, als wir alle glauben.“

Jahrzehntelang waren fliegende Taxis nicht mehr als die Vision einiger Science-Fiction-Autoren. Dann wurden sie zur fixen Idee einiger ambitionierter Start-up-Gründer. Nun sind sie etwas, das in wenigen Jahren schon durch unsere Städte fliegen könnte. Ihre Zeit scheint tatsächlich gekommen. Weil die Technik so weit ist – und weil Investoren daran glauben.

Das mittlerweile 500 Mitarbeiter starke Team von Volocopter beispielsweise hat bereits unter anderem die Daimler AG mit ins Boot geholt und den chinesischen Auto-Konzern Geely für eine Beteiligung gewonnen. Aber auch in die weltweit mehr als 100 anderen Projekte, in denen an dieser neuen Form der Mobilität gearbeitet wird, fließt in jüngerer Zeit sehr viel Geld. Hatte die Lufttaxi-Branche bis 2015 weltweit nur 81,2 Millionen US-Dollar eingesammelt, so soll diese Summe bis Ende 2021 auf 5,5 Milliarden US-Dollar steigen, wie es in einer aktuellen Studie von Porsche Consulting heißt. Investitionen, die sich laut den Autoren lohnen könnten. Sie prognostizieren, dass die Betreiber und Hersteller mit der Infrastruktur und den Flugtaxis zwischen 2025 und 2035 einen Umsatz von 60 bis 65 Milliarden US-Dollar erwirtschaften könnten.

Welche technischen Entwicklungen dazu geführt haben, dass der Markteintritt von Flugtaxis in naher Zukunft realistisch erscheint, erklärt Professor Dr. Florian Holzapfel, der an der Technischen Universität München das Institut für Flugsystemdynamik leitet, so: „Zum ersten Mal stimmen die Randbedingungen, also die neuen hochkompakten elektrischen

MIT LAPTOP, OHNE LEDERHOSEN

Die Lilium-Gründer (v. l.) Daniel Wiegand, Matthias Meiner, Sebastian Born und Patrick Nathen lernten sich zu Studienzeiten in München kennen und riefen 2015 im bayerischen Oberpfaffenhofen ihr Start-up ins Leben. Heute beschäftigen sie rund 600 Mitarbeiter



Antriebe und die leistungsstarke Batterietechnik.“ Beides habe es zuvor „nicht gegeben“. Die diffizile Steuerung der fliegenden Maschinen, die schwachen Batterien, die die Flugzeit verkürzten, und der Höllenlärm der Triebwerke seien heute kein Thema mehr. Dazu kämen „sinkende Kosten für die Sensorik und die nötige Rechenleistung“.

Was den Experten freut: „Mit den deutschen Start-up-Firmen stehen wir an der Weltspitze.“ Holzapfel weist darauf hin, dass sich auf dem Bundesgebiet ein Unternehmenspotpourri ansammelt. Selbst Tech-Giganten wie die Hyundai Group bauen hier Forschungsabteilungen auf, die sich mit der sogenannten Vertical Mobility beschäftigen. Die Zukunft der fliegenden Mobilität wird zu einem großen Teil in Deutschland gestaltet.

Einer der spannendsten Akteure dabei ist neben Volocopter die Lilium GmbH aus Oberpfaffenhofen bei München. Bei dem 2015 gegründeten Start-up arbeiten mittlerweile 600 Mitarbeiter an der Entwicklung des Lilium Jet. Anders als das VoloCity-Flugtaxi, das vor allem auf innerstädtischen Kurzstrecken zum Einsatz kommen und den täglichen Stillstand im Stau überwinden helfen soll, ist der Lilium Jet als Transportmittel für etwas längere Strecken konzipiert. Regionalflüge mit bis zu 250 Kilometer Entfernung bei einer maximalen Geschwindigkeit von 280 km/h soll der Siebensitzer zurücklegen können und damit beispielsweise als Zubringerdienst für große Flughäfen fungieren oder als Transportmittel zu Städten abseits der großen Airports. Die Kosten für das Reisen im Lilium Jet sollen sich etwa auf dem Niveau von Erste-Klasse-Tickets der Bahn bewegen.

Optisch mutet das Fluggerät mit seinen 36 Motoren wie ein Segelflugzeug an. Die Karosserie besteht aus Carbonfasern, die Triebwerke befinden sich in den vier Flügeln. Bei Start und Landung zeigen sie nach unten, sodass das Fluggerät wie ein Hubschrauber senkrecht abhebt und landet. Während des Fluges drehen sie in horizontale Richtung und sorgen für Vorwärtsschub wie bei einem Flugzeug. Ob sich das Konzept technisch wirklich umsetzen lässt, daran haben Experten Zweifel geäußert. Bei Lilium gibt man

LEISTUNGSSCHAU

Ein Volocopter surrt 2019 beim ersten urbanen Flug in Europa über das Mercedes-Benz-Museum in Stuttgart. Die Daimler AG zählt zu den Investoren des Start-ups

sich dennoch zuversichtlich. Die Firmen-PR auf der Website klingt so: „Seit sechs Jahren entwickeln wir eine proprietäre Technologie, die unsere elektrischen vertikalen Start- und Landejets antreibt.“ Man sei stolz auf das so entwickelte Fluggerät, dessen „kommerzieller Betrieb 2024 starten soll“.

An einem dritten spannenden Flugtaxi-Projekt aus Deutschland arbeitet das Team der e.SAT GmbH in Aachen. Mit dem sogenannten Silent Air Taxi sollen vier Menschen bis zu 1000 Kilometer weit fliegen – und das mit einer Geschwindigkeit von 300 km/h. Ein Senkrechtstart ist mit dem Fluggerät zwar nicht möglich, allerdings braucht das Mini-Flugzeug nur eine relativ kurze Start- und Landebahn von 400 Meter Länge. Weil es die an so gut wie jedem Flughafen in Deutschland gibt und die meisten Deutschen nicht weiter als 25 Kilometer vom nächsten Flugplatz entfernt leben, könnte das Silent Air Taxi nach Ansicht der Macher zu einer Alternative für den Intercity-Verkehr der Bahn sowie für Zubringerflüge werden. Was das Fluggerät, das als Modell 2019 präsentiert wurde und 2022 einen Erstflug unternehmen soll, ebenfalls auszeichnet: die namensgebende Geräuscharmheit. „Der Überflug eines Silent Air Taxi ist nicht von Alltagsgeräuschen zu unterscheiden“, erklären die Entwickler. Obendrein ist der Elektro-Hybridmotor emissionsarm. Zwei wichtige Punkte,

wenn man bedenkt, dass womöglich mal Hunderte dieser Miniflieger durch die Gegend surren könnten. Für das Unternehmen trommelt sogar ein prominenter Politiker: „Die nächste Innovation alternativer und klimaschonender Mobilitätslösungen“, nannte Kanzlerkandidat Armin Laschet das Kleinflugzeug, das in seiner Heimatstadt entsteht.

Doch trotz der technischen Innovationen und des Hypes bei den Investoren ist längst nicht ausgemacht, ob das Geschäft mit den Flugtaxis abhebt und zum Erfolg wird. „Vertikale Mobilität kann sich zu einer lukrativen Nische entwickeln. Damit Lufttaxis für alle Realität werden, braucht es allerdings mutige Pioniere mit

Verantwortungsbewusstsein, langem Atem und tiefen Taschen“, sagt Gregor Grandl, einer der Autoren der Studie von Porsche Consulting. Die erforderlichen Investitionen seien erheblich und nicht ohne Risiko. Entwickelt werden müssten ja nicht nur die Geräte selbst, sondern auch eine geeignete Infrastruktur. In der Studie ist die Rede von Milliardenbeträgen im zweistelligen Bereich, die die Branche investieren müsse, um irgendwann – womöglich erst in mehreren Jahren – Profit einzufahren. „Für eine relevante Marktgröße im Jahr 2035 müssten mindestens eine halbe Million Passagiere pro Tag in einem Flugtaxi Platz nehmen“, rechnen die Porsche-Berater vor. „Dazu wären zwischen 1000 und 2500 Start- und Landeplätze in bis zu 60 geeigneten Städten weltweit nötig.“

Hinzu kommt die Frage der gesellschaftlichen Akzeptanz: Vertrauen die Menschen den neuartigen

STILLER FLITZER

Das Silent Air Taxi der Aachener Firma e.SAT soll, betrieben von einem Elektro-Hybridmotor, eine Alternative zu Zubringerflügen werden



„DIE AKZEPTANZ DER FLUGTAXIS wird schneller zunehmen, als wir heute vermuten“

FLORIAN HOLZAPFEL

Fluggeräten? Sind sie bereit, sich ihnen als Passagiere auszuliefern und sie als Bürger hinzunehmen? Und empfinden sie das Reisen damit – samt An- und Abreise, Einchecken, Umsteigen – als so praktisch und zeitsparend, dass sie sie nutzen?

Bei den Machern von Silent Air Taxi, Volocopter und Lilium Jet glaubt man daran. Und ist damit nicht allein. Anfang August gab Lilium bekannt, dass die brasilianische Airline Azul eine Absichtserklärung über den Kauf von 220 Lilium Jets unterzeichnet hat. Die ersten von ihnen sollen 2025 in Brasilien abheben. Zuvor hatte es aus der Branche bereits ähnliche Nachrichten gegeben. Beim US-amerikanischen eVTOL-Start-up Archer Aviation soll United Airlines vorläufig 200 Fluggeräte bestellt haben, die britische Firma Vertical Aerospace vermeldete, dass American Airlines, Virgin Atlantic und die Flugzeugleasinggesellschaft Avolon sich Kaufoptionen für bis zu 1000 seiner noch in der Entwicklung befindlichen eVTOL-Fluggeräte gesichert hätten.

Werden wir in ein paar Jahren also bei der Reise zum nächsten Geschäftstermin ganz selbstverständlich im Flugtaxi sitzen? Professor Holzapfel von der TU München jedenfalls kann sich das durchaus vorstellen. „Ich glaube, dass die Akzeptanz elektrischer Flugtaxis schneller zunehmen wird, wenn die Leute die neuen Flieger erleben, als dies die heutige Distanz vermuten lässt.“

TEMPOLIMIT

Bremst eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen die Falschen aus? Oder ist diese Meinung überholt – und 130 km/h reichen? Eine VOLLGAS-DEBATTE



DAVID GOLLER

Redakteur & Gemütlichfahrer

PRO

Ja, ich fahre gern schnell, manchmal auch zu schnell. Doch ich weiß auch, wie dumm das meistens ist. Wer im Urlaub einmal in den Genuss der Gemütlichkeit ausländischer Autobahnen gekommen ist, weiß, wovon ich spreche. Auch Italiener oder Amerikaner kommen ans Ziel, und das meistens entspannter als wir preußischen PS-Proleten. Wenn wir künftig mit maximal 130 Stundenkilometern über die Autobahnen fahren, würde das unsere Treibhausgasemissionen jährlich immerhin um 1,9 Millionen Tonnen reduzieren – und zwar sofort und quasi ohne Mehrkosten. Im Kampf gegen den Klimawandel zählt jede Tonne. Das Tempolimit wird bei uns oft verteufelt, dann wird gern die Freiheit beschworen. Parallelen zu US-Amerikanern und ihren geliebten Waffen sind unverkennbar. Und wir schütteln ungläubig den Kopf, weil in den USA 20.000 Menschen pro Jahr durch Waffengewalt sterben. Zum Vergleich: 350.000 Verletzte und 3000 Verkehrstote sind es in Deutschland per annum. Väter, Mütter, Geschwister, gute Freunde – statistisch gesehen, kennt jeder von uns jemanden aus seinem Umfeld, der im Verkehr sein Leben lassen musste. Zwar sinkt diese Zahl von Jahr zu Jahr, aber vor allem dann besonders stark, wenn es Gesetzesänderungen gibt: Gurtpflicht, Promillegrenzen, Tempolimits – und all diese Regelungen wurden vorher vehement bekämpft, während sie heute ganz selbstverständlich sind. Wenn wir ehrlich sind, ist das Autobahnrasen doch nichts als ein postpubertärer Pimmelvergleich, ein überkommenes Relikt vergangener Tage. So sieht das heute schon die Mehrheit der Deutschen und spricht sich deshalb für eine Begrenzung der Geschwindigkeit aus. Wer in Zukunft weiter an seine Grenzen gehen will, dem bleibt immer noch der Besuch auf der Rennstrecke. Dem besonnenen Rest wünsche ich eine gute und entspannte Fahrt, willkommen in der Gegenwart!



CONTRA

MICHAEL BRUNNBAUER

Motor-Chef & Schnellfahrer



Berufsbedingt teste ich öfter Supersportwagen jenseits der 500 PS. Und wenn es die Verkehrssituation zulässt, fahre ich diese Boliden auch auf der Autobahn aus. Mein Rekord liegt bei knapp 330 km/h, den ich mit einem Porsche 911 Turbo S erreicht habe – während der ersten Corona-Welle, als die Straßen quasi leer waren. Ich verstehe die Argumente, die für die Einführung eines Tempolimits sprechen, vor allem den Sicherheitsaspekt und den Klimaschutz. Weniger Verkehrstote und eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes sind wichtige Ziele. Ich frage mich nur, wenn es wirklich um den

Klimaschutz geht, warum passt man dann das Tempolimit nicht auch dem Antrieb des Wagens an? Ein vollelektrisches Fahrzeug emittiert während der Fahrt keine Emissionen.

In Österreich gilt daher auf vielen Straßen schon jetzt ein umweltbedingtes Tempolimit nur für Benzinzer. Ein ähnliches Modell wäre auch in Deutschland denkbar. Autos, die dank diverser Assistenzsysteme teilweise autonom fahren, verursachen auch deutlich weniger Unfälle. Und innerhalb der nächsten fünf Jahre dürfte sich, zumindest auf Autobahnen, das vollautonome Fahren etablieren.

Warum sollten dann Fahrzeuge im Autopilot-Modus nicht 150 oder 180 km/h fahren dürfen? Solche Argumente spielen aber keine Rolle. Denn unsere aktuelle Dis-

kussion ist politisch motiviert und letztendlich eine Symboldebatte: Die bösen Autobahnraser (genauso wie übrigens auch Raucher, Besserverdienende und alte weiße Männer an sich) gehören zum Feindbild, das man mit aller Härte des Gesetzes bekämpfen will. Anstatt ein flexibles, der jeweiligen Situation angepasstes System der Geschwindigkeitsbegrenzung zu etablieren, wie es das ohnehin auf den meisten deutschen Autobahnen durch das Verkehrsleitsystem schon gibt, will man ein Exempel statuieren.

SUPER73-ZX

Komfortabel cruisen und dabei gut aussehen: Das spektakuläre E-Bike Super73-ZX aus den USA kann beides. Der E-Motor leistet im Fahrmodus „Unlimited“ (nur auf Privatgelände bitte) bis zu 1350 Watt, dazu gibt's Smartphone-Konnektivität, Komfortsitz – und jede Menge Aufsehen.

*Höchstgeschwindigkeit 50 km/h Preis 2499 Euro
eu.super73.com*



NIU MQI GT

Maximales Vergnügen: Große Menschen fühlen sich auf Rollern oft etwas beengt, beim MQI GT kommen dank eines größeren Rahmens, 14-Zoll-Rädern und einer längeren Sitzbank auch diese gut zurecht. Aber auch zu zweit ist die Fahrt komfortabler.

*Reichweite 70-80 km Leistung 3 kW Höchstgeschwindigkeit 45 km/h / 70 km/h Preis ab 3399 Euro
www.niu.com*



UNU SCOOTER

Einfach schön und schön einfach: So schnörkellos, wie er aussieht, fährt sich der Roller aus Berlin auch. Das Schmuckstück hat nur drei Knöpfe, dafür umso mehr Stauraum unter der üppigen Sitzbank. Bestellt wird der Unu online, geliefert vor die Haustür.

*Reichweite 50 km Leistung 3 kW
Höchstgeschwindigkeit 45 km/h Preis ab 3299 Euro
www.unumotors.com*

RADGEBER



HORWIN EK 3

Sehr gut ausgestatteter Roller (USB-Anschluss, Keyless-Go, rundum LED-Lichter, Tempomat, Diebstahlwarnanlage), der es in der Extended-Range-Version in Sachen Geschwindigkeit und Reichweite mit dem klassischen 125-ccm-Verbrenner aufnehmen kann.

Reichweite **200 km** Leistung **6,2 kW**
Höchstgeschwindigkeit **95 km/h** Preis **4590 Euro**
www.nova-motors.com



E-SCHWALBE

Die elektrische Neuauflage des DDR-Kultrollers überzeugt nicht nur mit ihrem Retro-Look, sondern auch mit Technik. Gleich zwei Batterien liefern genug Energie für bis zu 100 km – egal, ob man sich für das 45 km/h- oder das 90 km/h-Modell entscheidet.

Reichweite **100 km** Leistung **4 kW/8 kW** Höchstgeschwindigkeit **45 km/h/90 km/h** Preis **5590 Euro/6990 Euro**
www.govecs-scooter.com

Helden der STADT

*Emissionsfrei, schnell und
leise durch die City
stromern – mit diesen
stylishen E-SCOOTERN
ist das so einfach wie nie*

redaktion **JULIA HAASE UND MARTIN ARNOLD**



VESPA ELETTRICA

Mit der E-Version des Klassikers gibt's Dolce Vita nun auch emissionsfrei. Highlight: Über Bluetooth lässt sich das Handy mit dem großen Roller-Display verbinden. So kann man über die Griffe und per Sprachbefehl Anrufe annehmen und Infos abrufen.

Reichweite **100 km** Leistung **4 kW** Höchstgeschwindigkeit **45 km/h/70 km/h** Preis **6390 Euro/6690 Euro**
www.vespa.com



BMW CE 04

Er sieht nicht nur aus wie der neue Dienstroller von Captain Future, auch seine Fahrleistungen sind futuristisch: Der BMW CE 04 spurtet an der Ampel mit seinem 31 kW starken Elektromotor in nur 2,6 Sekunden von 0 auf 50 km/h.

Reichweite **130 km** Leistung **31 kW**
Höchstgeschwindigkeit **120 km/h** Preis **ab 11.990 Euro**
www.bmw-motorrad.de

NORMAN FOSTER, 86,
*ist der Baumeister für die
Digital- und Hightech-Haute-
Volée: In Cupertino rundete
er die neue Apple-Zentrale, in
Abu Dhabi plant er die Zu-
kunftsstadt Masdar City*



Der Bahnhof DER MILLIARDÄRE

Von hier aus gab Richard Branson im Juli 2021 den Startschuss für den Tourismus ins All. Entworfen wurde der dazu passende WELTRAUM-BAHNHOF von Star-Architekt Lord Norman Foster. Der Brite gilt in der Architektur als der Hightech-Spezialist. Sein organisch wirkender Spaceport in der Wüste von New Mexico scheint mit seiner Hügellandschaft und dem bräunlichen Dach optisch eine Planetenoberfläche nachzuahmen. Dagegen sehen Fosters Kuppel des Berliner Reichstags, das Wembley-Stadion oder das Londoner Hochhaus „The Gherkin“ fast schon langweilig aus.

Für zehn GEBÄUDE REISE um die Welt

Die sieben Weltwunder sind wirklich von gestern. Die spektakulärsten Bauten finden sich in der MODERNEN ARCHITEKTUR – vom Museums-Ufo bis zur Skipiste auf dem Heizwerk



text
**ALEXANDER
HOSCH**

FOTOS: 360° (2), MARK HOLM/LAIF, TONY LAW/LAIF, MAURITIUS IMAGES (2)

NEW MEXICO

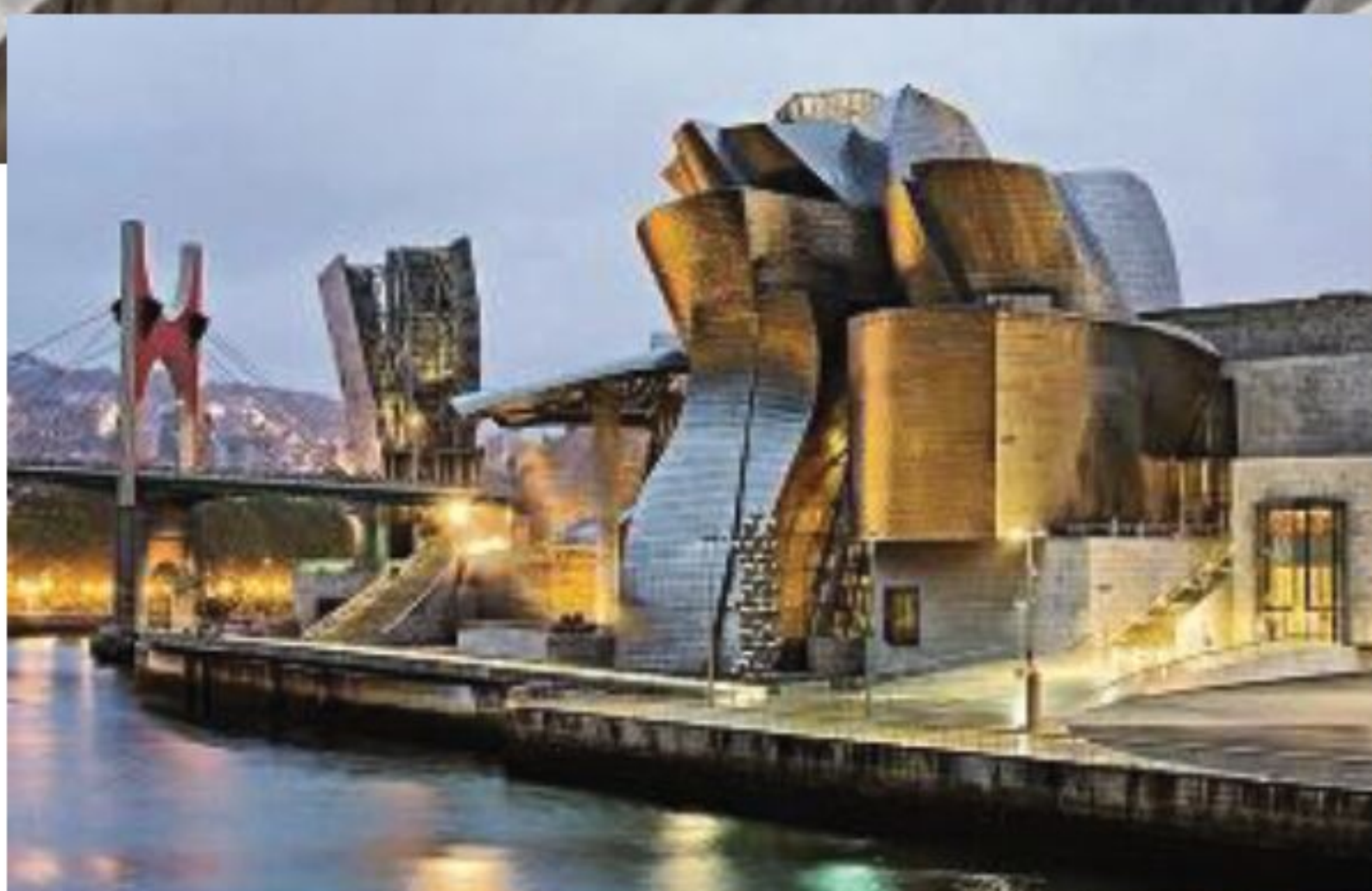
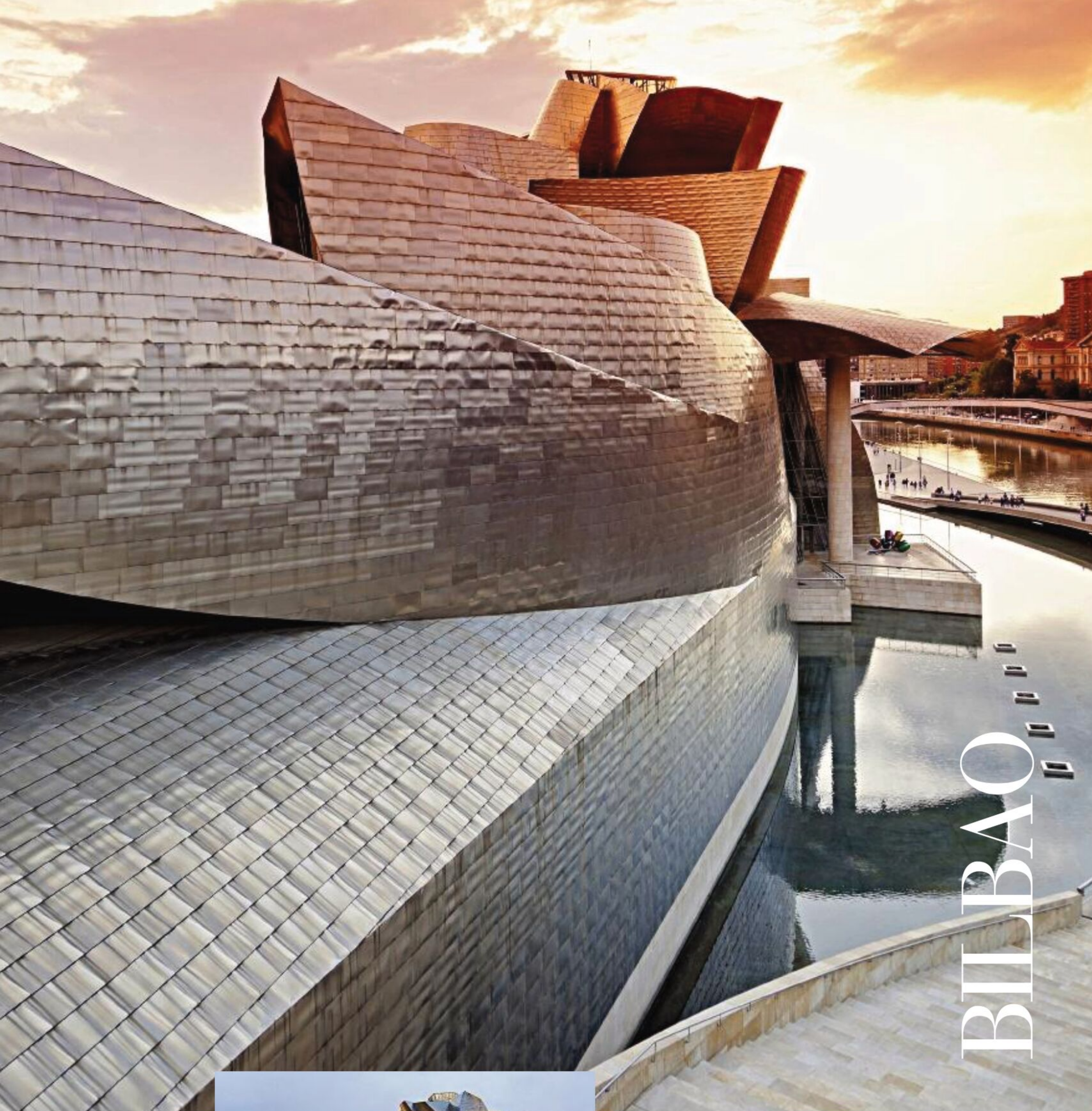
BANGKOK

Der Pixel-Turm VON THAILAND

Die „Skybar“ im 77. Stockwerk ist so etwas wie der höchste Tummelplatz der Metropole. Von dort sieht man gelassen auf die goldenen Schreine und die Langschwanzboote auf den Kanälen von Bangkok hinunter. Angenehm kühl ist es hier, 314 Meter über dem tosenden Verkehr der heißesten Stadt der Welt. Einige Gäste wagen sich mit ihren Cocktails dann sogar auf einen einzigartigen Glasboden und gruseln sich. Unter ihnen: der Abgrund. Außer der Bar befinden sich in der Glaswürfellandschaft des MAHA NAKHON TOWER, die aussieht wie ein gigantisches Tetris-Spiel, noch zwei Hotels und diverse Wohnungen und Läden. Gleich nebenan lockt die Hauptstraße Silom mit Hunderten Gar-küchen und dem schönsten Hindu-Tempel.



OLE SCHEEREN, 50,
*geboren in Karlsruhe, lebt
seit 2002 in Asien und hat
mittlerweile schon sehr viele
Wolkenkratzer in der ganzen Welt
errichtet. In Singapur, Kanada,
China, Vietnam – und bald
Frankfurt – stehen die anderen*



FRANK O. GEHRY, 92,
war schon über 60, als sein
Siegzug begann. Auch deutsche
Städte wie Berlin, Weil am Rhein,
Herford und Bad Oeynhausen
setzten auf den in Kalifornien
lebenden Kanadier. Denn seine
ungewöhnlichen Bauten stiften
Identität, schaffen Glanz und
locken ein Millionenpublikum an



Das metallene GEBIRGE

*Seine steilkurvigen und spitzwinkligen
Entwürfe aus Zink oder Titan sind der
Horror aller Feng-Shui-Berater. Aber
der Wunschtraum eines jeden Bürger-
meisters. Warum? Weil sie Touristen
anziehen wie sonst höchstens Prunk-
schlösser. Bis ungefähr 1998 interessierte
sich etwa kaum jemand für die spanische
Küstenstadt Bilbao. Als Frank O. Gehry
dort aber seinen Auftrag für ein
europäisches GUGGENHEIM-
MUSEUM vollendet hatte, planten
die Kunst-Fans der Welt eilig Wochenend-*

*flüge ins Baskenland – einzig wegen Gehrys damals noch leerem
neuem Museumsbau. Heute ist das Gebäude voller moderner Kunst,
der schönste Blickfang steht jedoch vor dem Gebäude: eine
Riesenplastik in Form eines zwölf Meter großen, bunten Hundes
namens „Puppy“ von Jeff Koons.*



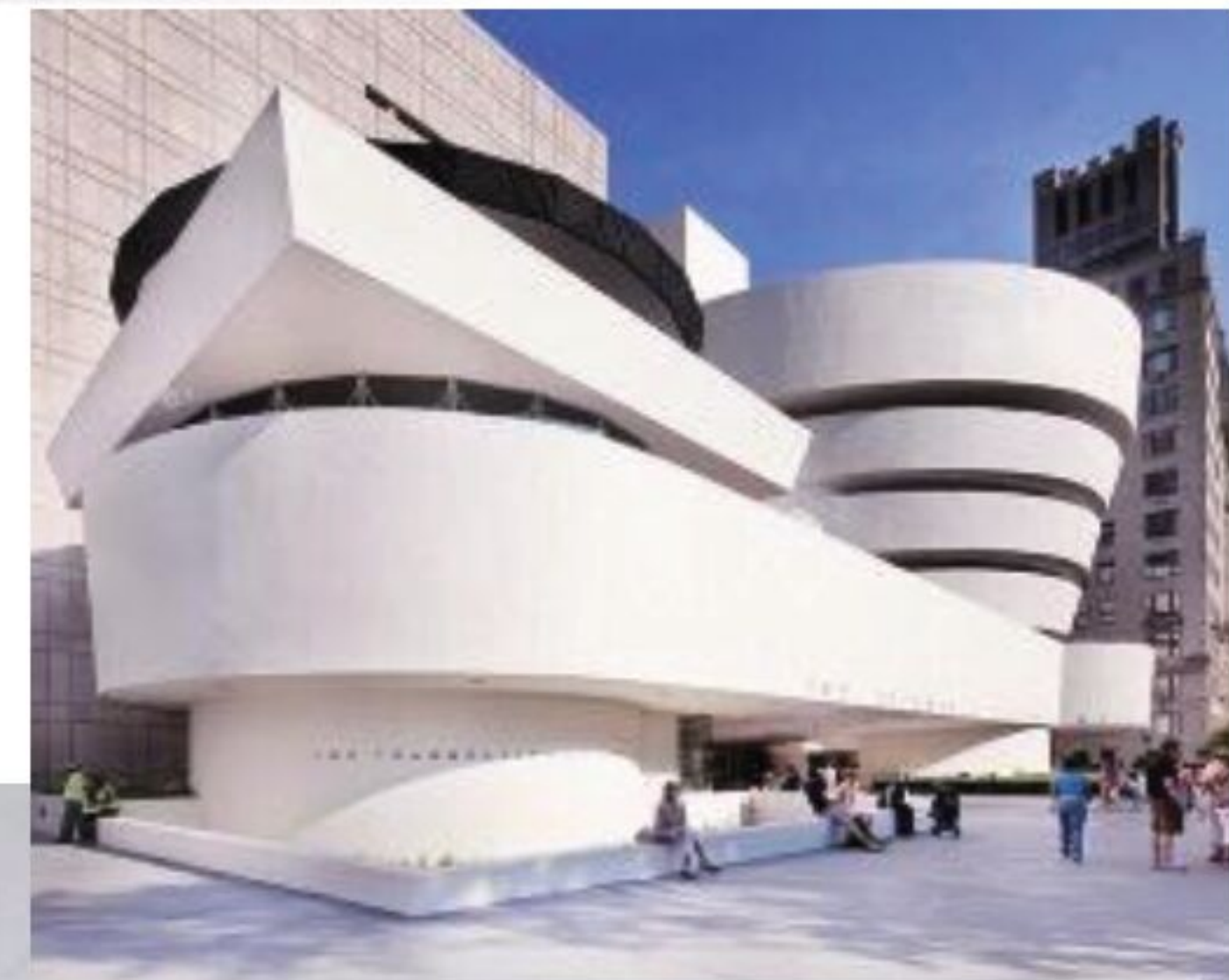
Die runden Formen AM CENTRAL PARK

Dieser Bau ist wahrscheinlich die berühmteste Rotunde der Welt. Die Stiftung des millionenschweren Mäzens Solomon R. Guggenheim bestellte ihn bei dem Architekten Frank Lloyd Wright als Museum der Zukunft. Nach 16 Jahren Planung wurde es 1959 direkt am New Yorker Central Park eingeweiht. Wright legte es an der mondänen Upper East Side von Manhattan als futuristische Spirale mit einer dominanten KURVENRAMPE an, deren auffällige breite Betonschichten ihr Wahrzeichen sind. Lichtgrau ist das Guggenheim Museum erst seit einem Neuanstrich 2007; es sollte zeitgemäßer aussehen, vorher war die Fassade beige. Ein Teil des Baus liegt auch noch an der Fifth Avenue – einer der elegantesten und teuersten Einkaufsstraßen der Welt.



**FRANK LLOYD WRIGHT
(1867-1959)**

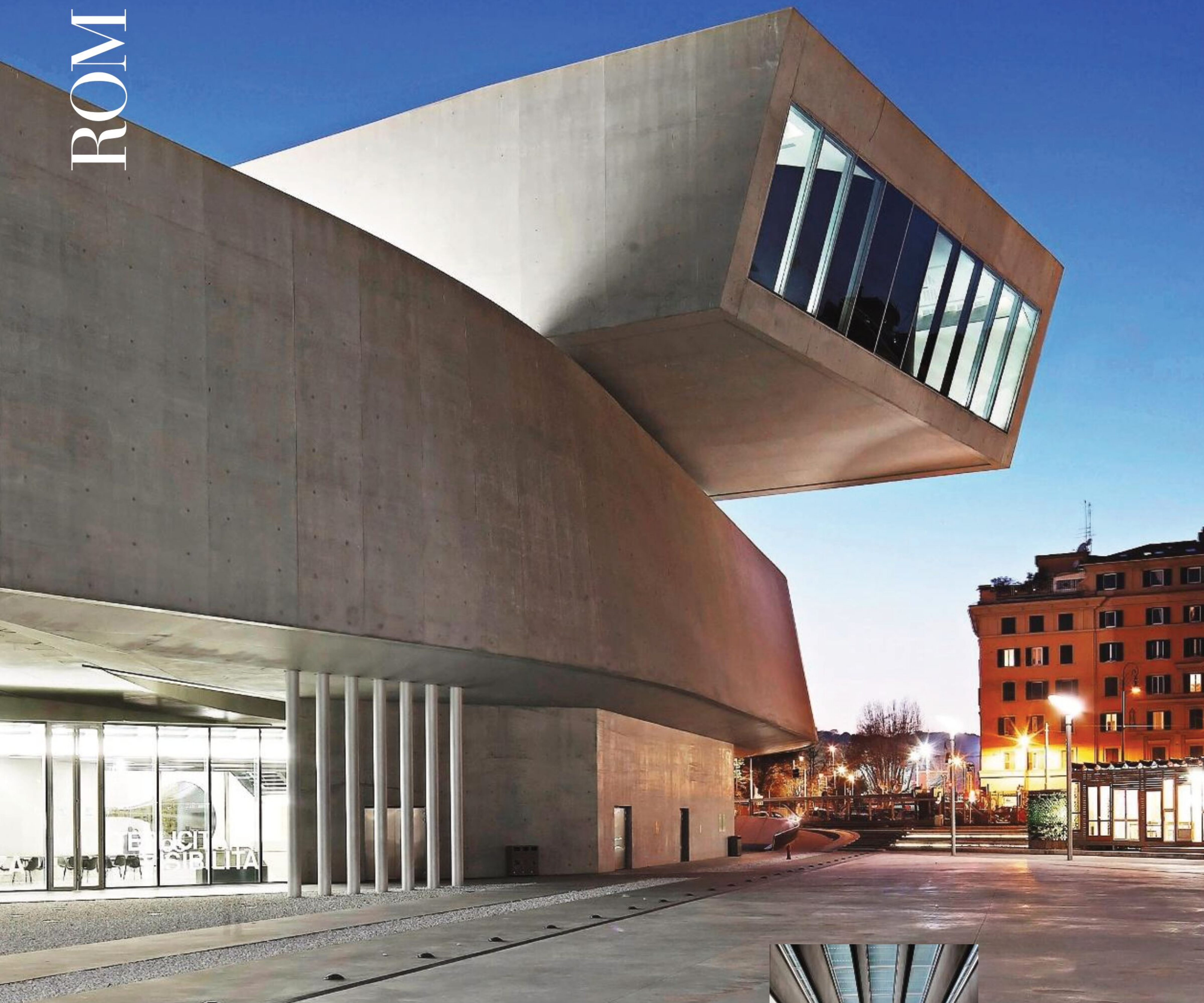
wollte einmal einen Wolkenkratzer bauen, dessen Spitze eine Meile über dem Erdboden aufragt. Daraus wurde nichts. Aber als der berühmteste amerikanische Architekt des 20. Jahrhunderts gilt er heute trotzdem noch



NEW YORK



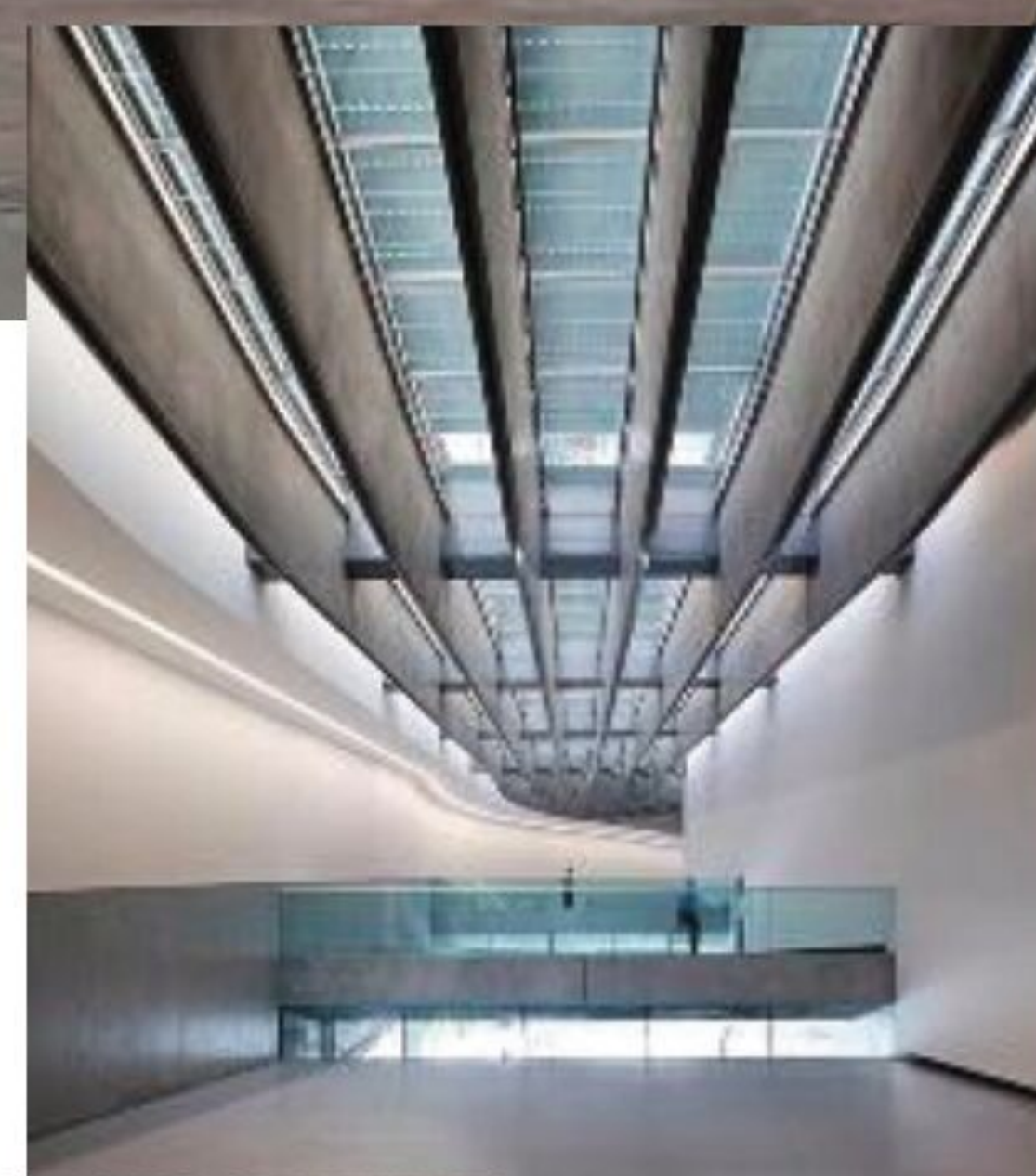
THE SHAPES
OF SPACE



Die Betonkurven DER EWIGEN STADT

Einer der berühmtesten Sätze von Zaha Hadid lautete: „Es gibt 360 verschiedene Winkel – warum sollten wir nur einen davon nutzen?“

Wie sehr sie neue Maßstäbe in puncto Logistik, Effektivität und Schönheit setzte, lässt sich besonders gut im Norden von Rom nachvollziehen. Dort schlägt sich ihr Gespür für spitze Winkel und schräge Kurven seit 2009 im MAXXI Museum für zeitgenössische Kunst nieder – eines ihrer besten Werke. Die Gesamtfassade besteht aus drei gezackten, ineinander verschlungenen Betonbändern. Innen bilden die Ausstellungen eine Art fortlaufenden Parcours – es gibt keine Sackgassen oder geschlossenen Galerien, die an Türen oder Wänden enden, alle Szenerien sind über Rampen oder Sichtachsen verbunden.

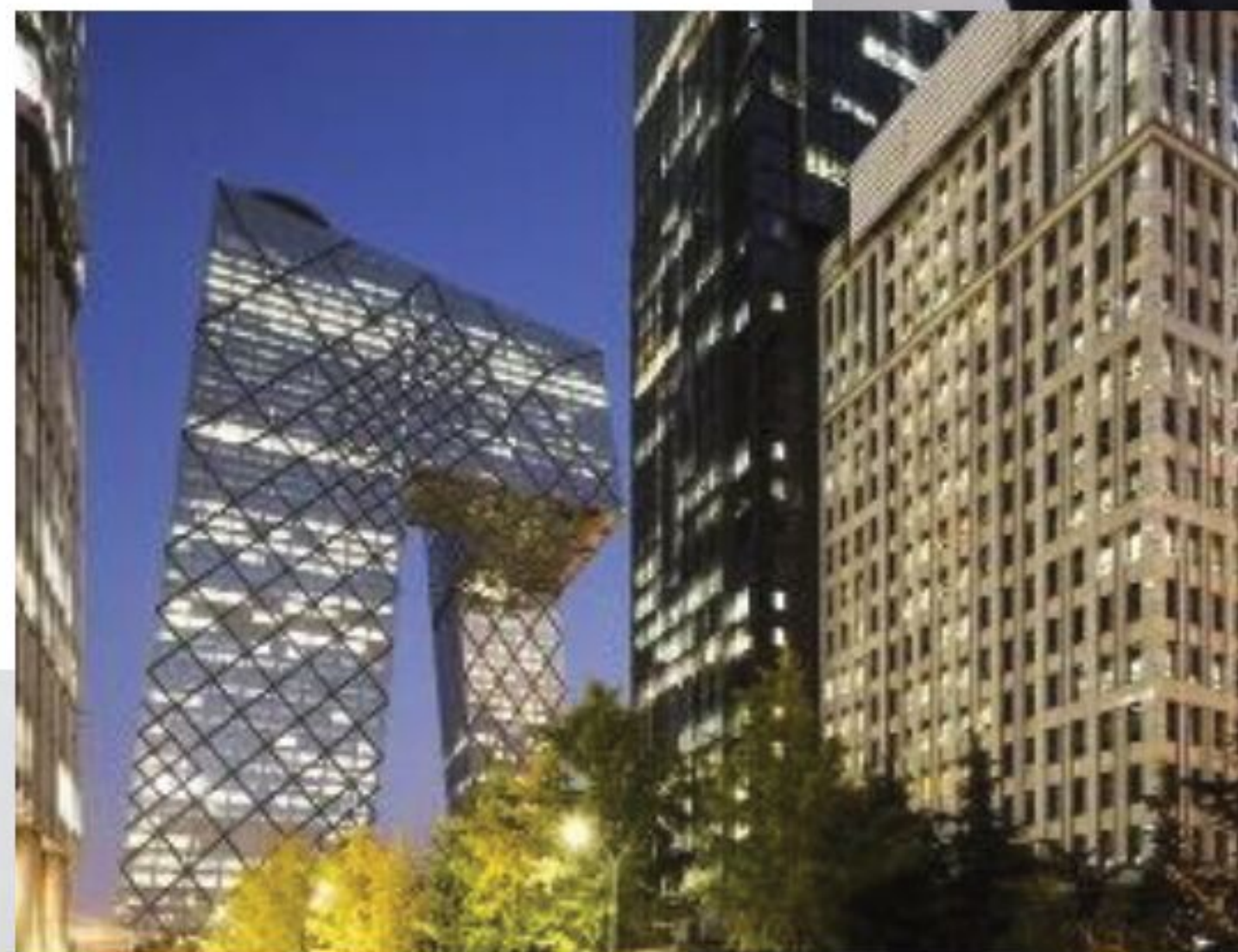


**ZAHA HADID
(1950–2016)**

Als eine der wenigen Frauen konnte sich die irakischstämmige Londonerin in der Alphamännchenwelt der Architektur durchsetzen

REM KOOLHAAS, 76,

teilt sich heute das Urheberrecht des CCTV-Gebäudes mit seinem Kollegen Ole Scheeren. Zuletzt stellte der Niederländer in Berlin den Springer-Campus fertig und baute in Venedig das barocke Handelshaus Fondaco dei Tedeschi am Canal Grande minimalistisch um.



Die eckige Schleife AUS FERNOST

Mit diesem spektakulären Neubau für das chinesische Staatsfernsehen China Central Television (CCTV) stoppte Rem Koolhaas für eine Weile das ewige Streben nach immer höheren Gebäuden. Er schlug um das Jahr 2000 für den Pekingers Fernsehsender statt eines reinen Wolkenkratzers eine Art SCHLEIFEN-HAUS vor – und gewann den Wettbewerb. Nun fasziniert der 234 Meter hohe Bau, in dem rund 10.000 Menschen arbeiten, schon seit den Olympischen Spielen 2008 alle Touristen und Fotografen. Ob in China aktuell noch – wie ursprünglich geplant – normale Besucher auf die gläserne Brücke mit der Panorama-Aussicht nach ganz oben dürfen, darf allerdings bezweifelt werden.



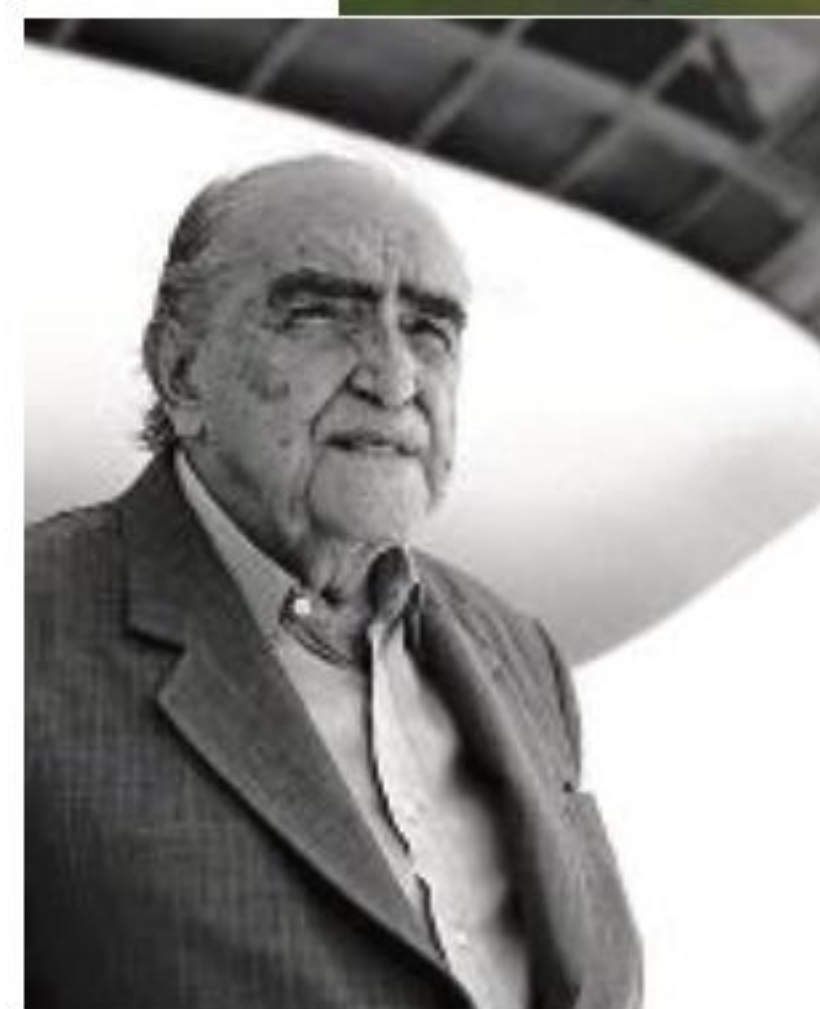
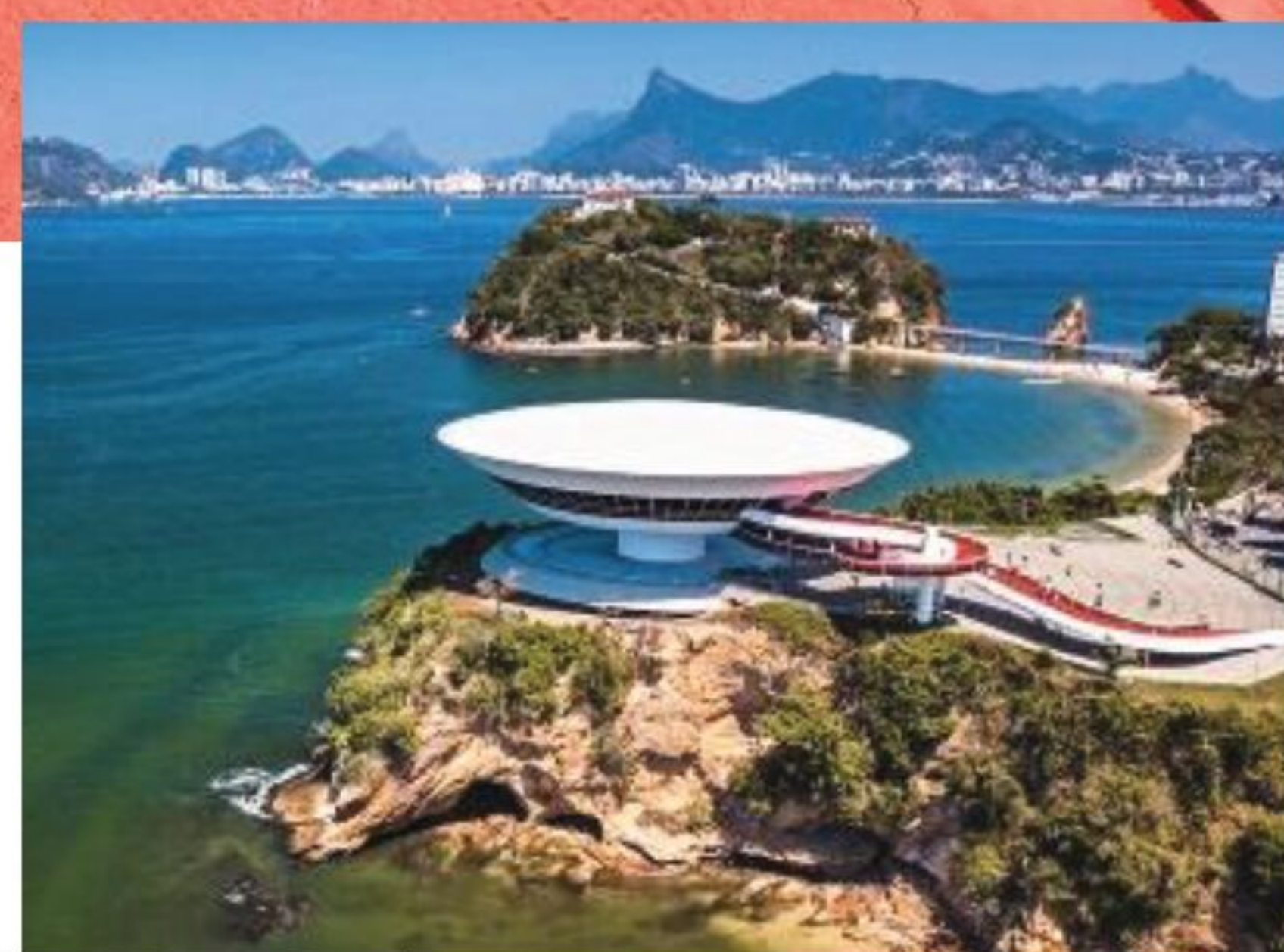


Das Raumschiff AN DER BUCHT

Manchmal, wenn Ipanema, Copacabana und die anderen Strände von Rio wieder überquellen, ist es vielleicht keine so schlechte Idee, die 20-Minuten-

Fähre hinüber in eine andere brasilianische Metropole zu nehmen – nach Niterói. Denn dort hat 1996 der berühmte Oscar Niemeyer ein beispielloses KUNSTMUSEUM gebaut. Weiß und skulptural krönt es einem Ufo gleich einen Felsen über der Baía de Guanabara. Ein Vergnügen ist schon der Gang über die knallrote Eingangsrampe aus geschwungenem Beton. Wer übrigens nach dem Besuch zu Fuß zurückläuft, kommt fast automatisch am Caminho Niemeyer vorbei. Hier bilden einige seiner sehr späten und kühnen Häuser

– Kapelle, Stiftung, Theater und Memorial – eine Art futuristischen Kreuzweg der Architektur. Selbst die Fährstation für den Rückweg vor der Silhouette des Zuckerhuts stammt aus der Hand des Meisters.

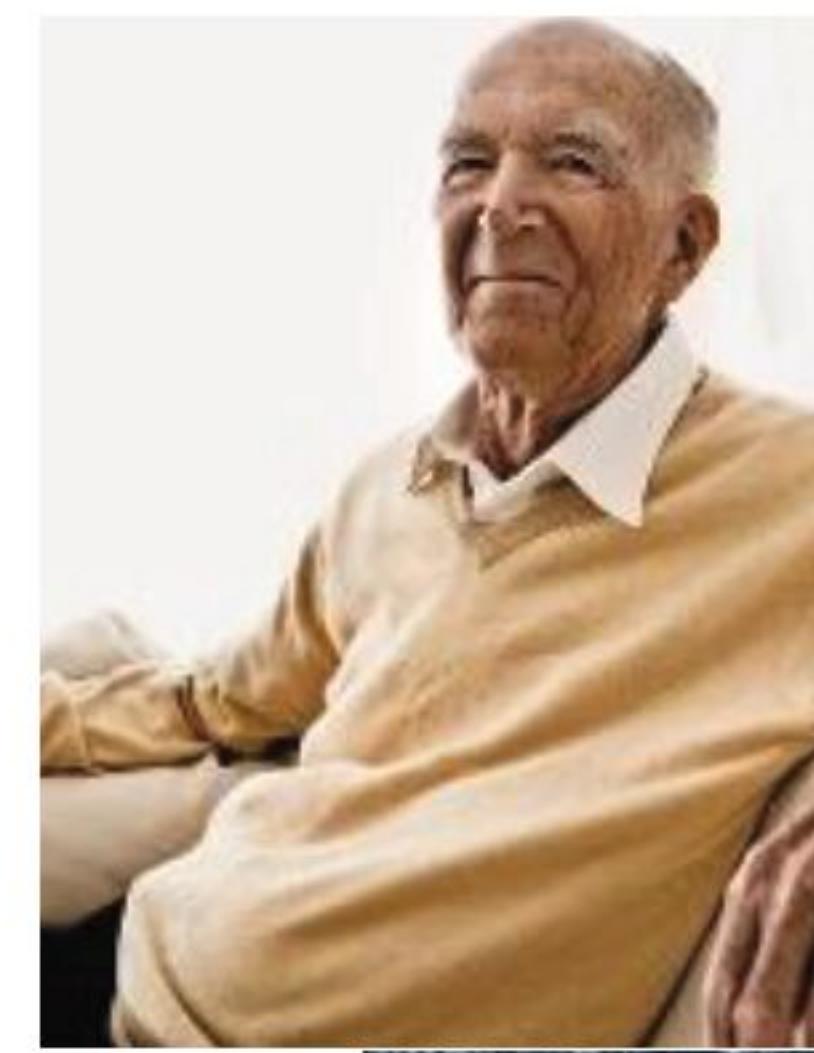


OSCAR NIEMEYER (1907–2012)

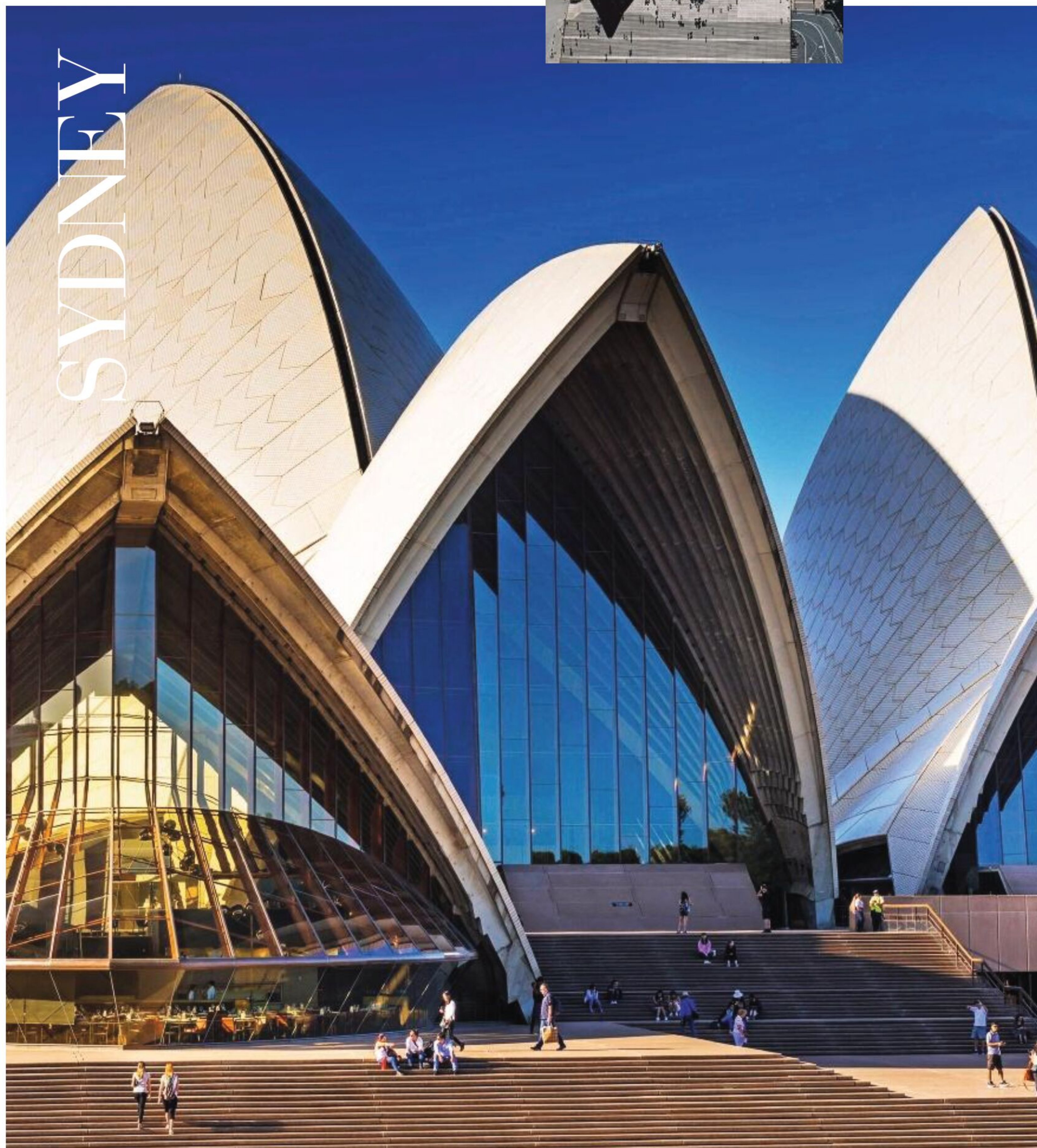
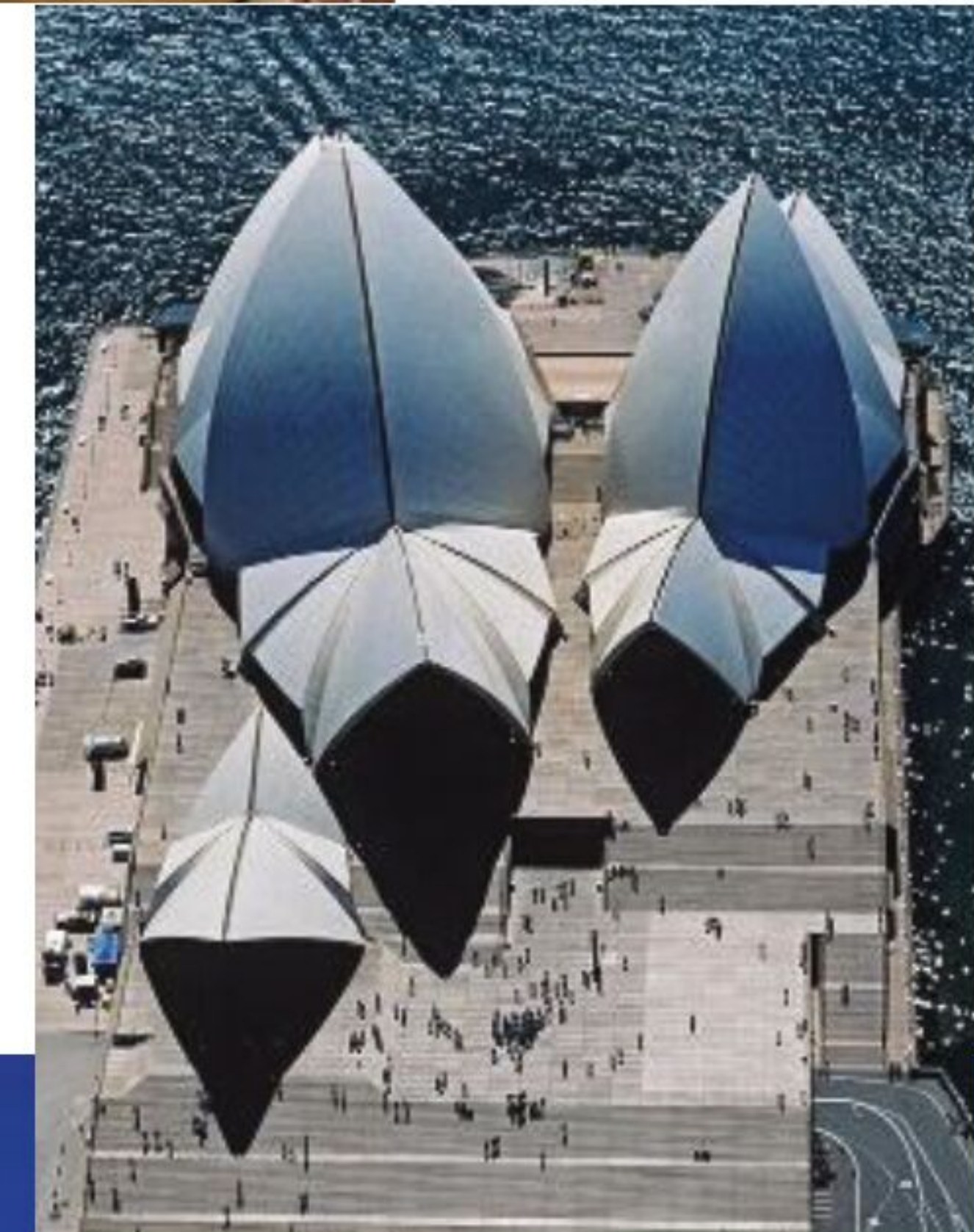
hat in den Fünfzigern fast alle Nobelbauten der neuen Reißbrett-Kapitale Brasília erschaffen. Kurz bevor er 2012 starb, weihte der 104-Jährige in Rio de Janeiro noch persönlich ein neues Gebäude ein

Die Kathedrale AM HAFEN

Das Opernhaus von Sydney, 1973 eingeweiht, ist vielleicht die erste moderne Architektur, die von vornherein als Wahrzeichen und Stadtmarketing konzipiert war. Der Bau sitzt so plastisch im Hafenbecken der australischen Millionenstadt, dass die Oper, sobald sie auf einem Foto nur zu ahnen ist, sofort im Mittelpunkt steht. Jørn Utzon aus Dänemark plante praktischerweise alles, was technisch nötig ist, ins neutrale Sockelgeschoss. Darüber tobte er sich dann mit bizarren Scheiben- und Flügelformen aus. So blieb sein OPERNHAUS stets der größte Star der Stadt – bis heute. Allerdings übertraf die Sydney Opera wie viele Glanzbauten ihre Preisschätzung gewaltig. Der einzigartige Bau dauerte nicht nur zehn Jahre länger als geplant, sondern kostete auch 15-mal mehr.



JØRN UTZON (1918-2008)
bewarb sich in Sydney erst mal nur mit einer wilden Skizze – eigentlich irregulär. Den Kontrahenten half das aber gar nichts, denn die Jury begeisterte sich, und alle wollten nur noch diese Zeichnung als Bau haben



Der Palast DER SINNE

PETER ZUMTHOR, 78,
*ursprünglich mal Schreiner,
realisiert jetzt doch weltweit
Projekte: Demnächst
geht sein Neubau für das
Museum LACMA in Los
Angeles in die letzte Runde
– 2023 soll es fertig sein*

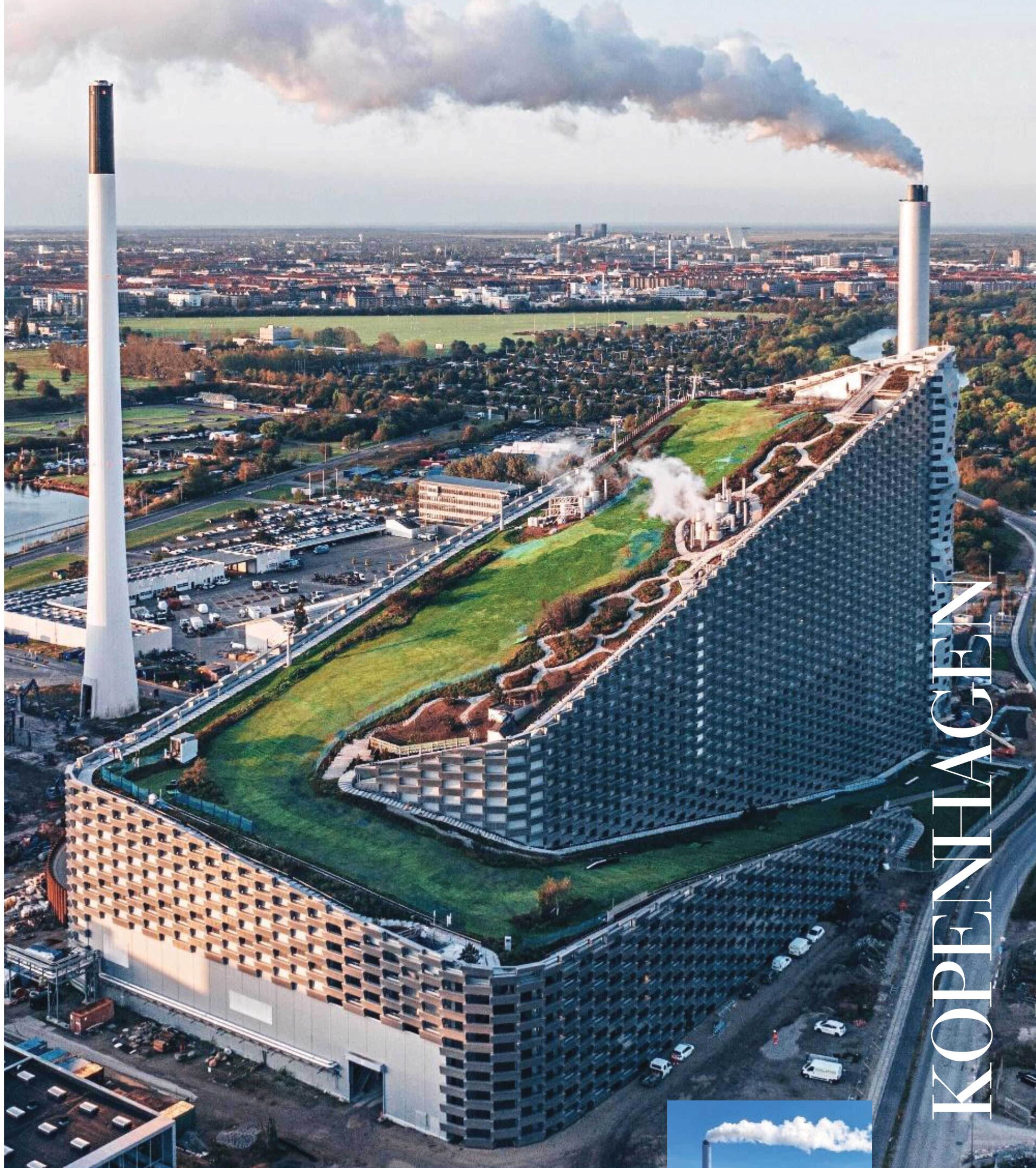


Mitte der 80er-Jahre schwappte aus Amerika die Wellness-Welle nach Europa. Zehn Jahre später belebte Peter Zumthor die prachtvolle alte Badekultur unseres Kontinents durch seine FELSENTHERME in Vals neu. Dass er das mitten in den Schweizer Bergen tat, lag vor allem daran, dass er lange Zeit nur in der Nähe seines Büros bauen wollte, hat aber bestimmt zum Erfolg dieser alpinen Urlaubsarchitektur beigetragen. Das Ergebnis: ein Genusstempel, verpackt in einen vorzeitiglich wirkenden Minimalismus aus Glas, Holz, Sichtbeton und Naturstein, der aus einem Steinbruch nahe der Stelle stammt, wo das 29 Grad warme Wasser aus der Erde tritt. Bereits 1998, zwei Jahre nach Fertigstellung, wurde der Bau unter Denkmalschutz gestellt.



VALS





KOPENHAGEN

Die Piste AUF DEM DACH

Der Koolhaas-Schüler denkt alles groß, insofern wundert es nicht, dass sein Büro den bescheidenen Namen BIG (für Bjarke Ingels Group) trägt. Sein Markenzeichen: Architektur für die nachhaltige Spaßgesellschaft von morgen. Wie etwa Copenhill, der höchste künstliche SKIHÜGEL der Welt. Die irrwitzige Idee, das Dach einer Müllverbrennungsanlage als 450 Meter lange Skipiste zu nutzen, machte 2019 Dänemarks flache Hauptstadt zum Ski-Hotspot. Auf der beschichteten Piste kann man auch ohne Schnee runterheizen. Aussicht hat man beim Start auch noch: links die City-Skyline, rechts die Schiffe im Öresund. Das Kraftwerk sei nun, so Ingels, „ein glasklares Beispiel für hedonistische Nachhaltigkeit“.



BJARKE INGELS, 46,
baut die Zeichen der Zeit. Der dänische Rising Star der Architektur schuf in den 2010er-Jahren neue Räume für das weltberühmte „Noma“-Restaurant und baute unangepasste Hochhäuser in New York und Vancouver

UMFRAGE

So wollen die Deutschen KÜNFTIG FAHREN

Die VERKEHRSWENDE ist in vollem Gang – und gedanklich ist die Mehrheit hierzulande auch bereit zu wenden, wenn es zum Beispiel um Fragen wie den Stadtverkehr der Zukunft geht. In der eigenen Alltagspraxis aber tun sich nach unserer repräsentativen Norstat-Umfrage* noch viele schwer: Wer will wirklich aufs E-Auto umsteigen, auf ein eigenes Auto verzichten oder gar aufs Kommando als Fahrer in autonomen Fahrzeugen? Wir haben nachgefragt und zeigen Ihnen hier, wie die Deutschen sich ihre künftige Mobilität wünschen und welche Vorbehalte sie haben.

PLAYBOY-UMFRAGE IN KOOPERATION MIT



TOP 5 DER ANTRIEBE, MIT DENEN DIE DEUTSCHEN KÜNFTIG UNTERWEGS SEIN WOLLEN

01	36,5 %*	Benzinmotor
02	33,2 %	Hybridmotor aus Elektro und Benzin
03	28,8 %**	Elektromotor
04	28,0 %	Hybridmotor aus Elektro und Wasserstoff
05	18,1 %	Dieselmotor

*(Frauen 40,4 %, Männer 32,5 %)

** (Frauen 22 %, Männer 35,7 %)

Was für ein Auto SOLL ES IN ZUKUNFT SEIN?



40,4 %

Die Mehrheit der Frauen bleibt lieber beim Benziner



35,7 %

Die Mehrheit der Männer will künftig E-Auto fahren

Männer



33,7 %

Frauen



16,9 %

Ja

Sind Sie schon mal E-AUTO GEFAHREN?

Könnten Sie sich vorstellen, als nächstes Auto EIN ELEKTROAUTO ZU KAUFEN?

Männer



41,8 %

Frauen



28,4 %

JA!

Stärkstes Kauf-Argument: Umweltverträglichkeit (66,2 %)

Männer



37,3 %

Frauen



41,6 %

NEIN!

Stärkstes Gegenargument: mangelnde Reichweite des Akkus (65,6 %)



WIE ÖKOLOGISCH SIND E-AUTOS Ihrer Meinung nach wirklich?

73,3 %

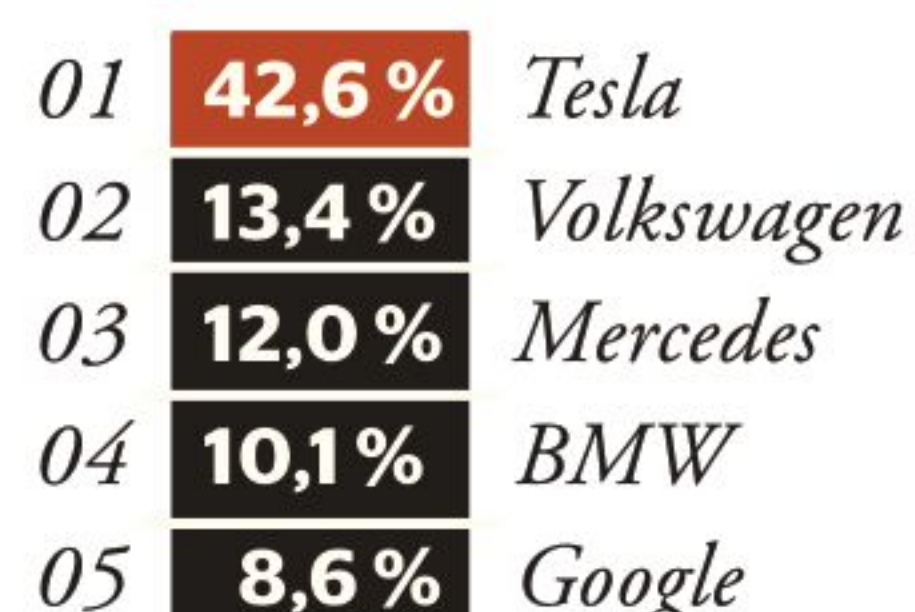
sind der Meinung: Wasserstoffmotoren sind umweltfreundlichere Antriebe – deutlich vor Elektromotoren (53,5 %)



Wünschen Sie sich
die Entwicklung
VOLLKOMMEN
AUTONOM
FAHRENDER
AUTOS?



Welchem Unternehmen
trauen Sie zu, DAS ERSTE
KOMPLETT AUTONOME
FAHRZEUG AUF DEN
MARKT ZU BRINGEN?



BITTE WENIGER AUTOS
in den Städten ...

... sagen **34,2 PROZENT** der Deutschen. **29,6 PROZENT** wollen sogar
weitgehend autofreie Städte. Und so wollen sie das erreichen:



73,7 %

MEHR CARSHARING? NEIN DANKE

Fast drei Viertel der Deutschen wollen
weiterhin ein Auto besitzen, nur 26,3
Prozent ist der Besitz egal oder unwichtig

50,5 %

MEHR ÖPNV? JA, BITTE

Knapp mehr als die Hälfte der
Deutschen wollen mehr Busse und
Bahnen anstelle von Pkws



39,2 %

MEHR FAHRRÄDER? JA, BITTE

Fast 40 Prozent der Deutschen wollen
mehr Radfahrer statt Autofahrer
in den Städten

Womit möchten
Sie künftig
IN DEN URLAUB
FAHREN?

TOP 5



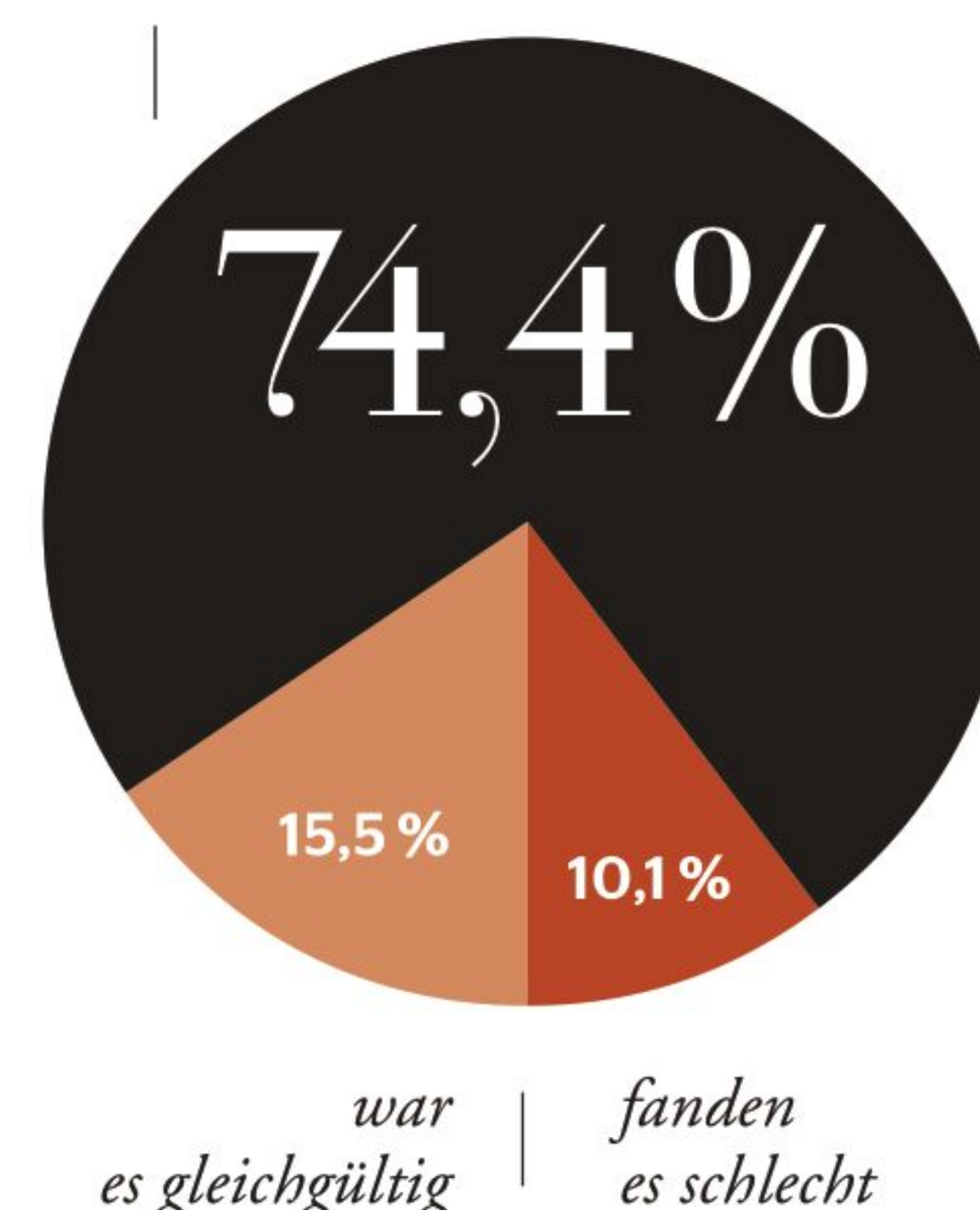
Wie wichtig ist Ihnen
ÖKOLOGIE BEIM
AUTOKAUF
überhaupt?

ICH ACHE BEIM KAUF IN ERSTER LINIE AUF ...



Wie finden Sie
teilautonomes
FAHREN DURCH
ASSISTENZSYSTEME
AUF DER AUTOBAHN?

Rund jede/r sechste Deutsche (16,3 %)
ist schon einmal damit gefahren, rund
drei Viertel (74,4 %) fanden es gut



DRIVE IST EINE SONDERPUBLIKATION VON

IMPRESSUM

PLAYBOY DEUTSCHLAND

ISSN 0939-8546

Verlag und Redaktion

Kouneli Media GmbH, Kaiser-Ludwig-Platz 5, 80336 München

Telefon: 0 89/92 58-19 72, Fax: 0 89/92 58-14 59, E-Mail: info@playboy.de; Internet: www.playboy.de

CHEFREDAKTEUR: Florian Boitin

STELLV. CHEFREDAKTEUR/TEXTCHEF: Philip Wolff

ART DIRECTOR: Stefan Müller

BILDCHIEF: Corinna Beckmann

MOBILITY UND LIFESTYLE: Michael Brunnbauer (Leitung)

PICTORIALS DIRECTOR: Kathrin Stadler

PICTORIALS: Natasa Mermer (stellv. Leitung)

TEXTREDAKTION: David Goller; Julia Haase (Volontärin)

REPORTAGE: Alexander Neumann-Delbarre (extern)

BILDREDAKTION: Lea Schmitt

GRAFIK: Friederike Keup, Linda Lorenz

SENIOR MEDIENGESTALTER: Bojan Likic

SENIOR EDITOR ONLINE: Nina Habres

MITARBEITER DIESER AUSGABE: Tim Adler, Oskar Bakke, Thomas Becker, Mathieu Bonnevie, Fabrice Braun, Elmar Brümmer, Nick Dimpleby, Stefano Guindani, Fabian Hoberg, Alexander Hosch, Dino Kadragic, Enes Kucevic, Matthias Lauerer, Bianca Leppert, Tim Möller-Kaya, Marion Punschke, Studio Schöttger, Theresa Schuardt, Mirella Sidro, Hendrike Tesch, Marcus Werner, Jürgen Zöllter

REPRO: pixel4media – Burda Magazine Holding

SCHLUSSREDAKTION: Die Lektorey Madl – Ruschmann, München

VERANTWORTLICH FÜR DEN REDAKTIONELLEN INHALT: Florian Boitin;

Anschrift siehe Verlag und Redaktion. Playboy Deutschland ist ein Magazin der Kouneli Media GmbH.



PLAYBOY-SERVICE

ABO-SERVICE

Änderung von Konto- und Adressdaten/Urlaubsnachsendung

Telefon: +49/(0)4 51/49 06-8 20

E-Mail: playboy@medienexpert.de

Anschrift: Playboy Kundenservice, Kouneli Media GmbH,

Postfach 1145, 23600 Bad Schwartau

DATENSCHUTZANFRAGE

Telefon: +49/(0)89/92 58-19 72

Fax: 0 89/92 58-14 59

E-Mail: datenschutz@kouneli-media.de

PLAYBOY-NEWSLETTER

www.playboy.de/newsletter

E-Mail: chefredaktion@playboy.de

EINZELHEFTBESTELLUNG

(Print & Digital)

www.playboy.de/magazin

LESERSERVICE & LESERBRIEFE

Telefon: +49/(0)89/92 58-19 72

Fax: 0 89/92 58-14 59

E-Mail: info@playboy.de

KOUNELI MEDIA

GESCHÄFTSFÜHRER KOUNELI MEDIA GMBH: Florian Boitin, Myriam Karsch

REFERENTIN DER GESCHÄFTSFÜHRUNG & PRESSEANFRAGEN: Katharina Mross

VERLAGSLEITUNG: Myriam Karsch

BRAND DIRECTOR: Oliver Horn (extern)

SENIOR BRAND & MARKETING MANAGER: Elisabeth Schmidt

DIRECTOR OF TECHNOLOGY: Bojan Likic

HEAD OF CRM: Michael Zgolik (extern)

PROJEKTMANAGER VERLAGSLEITUNG: Sonja Ullmann

PRODUCT MANAGER DIGITAL: Yannic Riegger

TEAM-ASSISTENZ: Liyel Baron, Anna Bauer, Michelle Lysk, Timo Schlosser

VERANTWORTLICH FÜR DEN ANZEIGENTEIL: Kai Sahlfeld, Arabellastraße 23, 81925 München.

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab 1. Januar 2021.

VERTRIEB: Markus Cerny (Leitung), Christian Schunk (stellv. Leitung)

VERTRIEBSFIRMA: MZV GmbH & Co. KG, 85716 Unterschleißheim, Internet: www.mzv.de

VERMARKTUNG: Burda Community Network GmbH, Geschäftsführer Burkhard Graßmann (Sprecher), Michael Samak. Veröffentlichung gem. Art 8 Abs. 3 des Bayerischen Pressegesetzes:

VERLAG: Kouneli Media GmbH

PLAYBOY INTERNATIONAL GROUP

PRESIDENT, INTERNATIONAL, OPERATIONS & STRATEGY: Reena Patel, PhD.;

SENIOR DIRECTOR, INTERNATIONAL LICENSING: Hazel Thomson

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen. Nachdruck ist nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags gestattet. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigungen auf digitale Datenträger. Playboy Deutschland darf nur mit Genehmigung des Verlags in Lesezirkeln geführt werden. Der Export von Playboy Deutschland und der Vertrieb im Ausland sind nur mit Genehmigung des Verlags statthaft. Playboy Deutschland erscheint monatlich.

EINZELPREIS: € 7,50 inkl. gesetzlich gültiger MwSt., PLAYBOY, PLAYMATE, PLAYMATE DES MONATS, PLAYMATE DES JAHRES, das RABBIT-HEAD-Design und FEMLINMARKE sind Marken von Playboy Enterprises International, Inc. und werden gemäß der erteilten Lizenz verwendet. © 2021, soweit nicht anders vermerkt, by Kouneli Media GmbH.

PRINTED IN GERMANY



DRUCK: Druckhaus Kaufmann, Ernst Kaufmann GmbH & Co. KG, Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

Playboy (German) (USPS no. 3 23) is published monthly by Kouneli Media GmbH.

Known Office of Publication: Data Media (a division of Cover-All Computer Services Corp.),

2221 Kenmore Avenue, Suite 108, Buffalo, NY 14207-1306. Periodicals postage is paid at Buffalo, NY 14205. Postmaster:

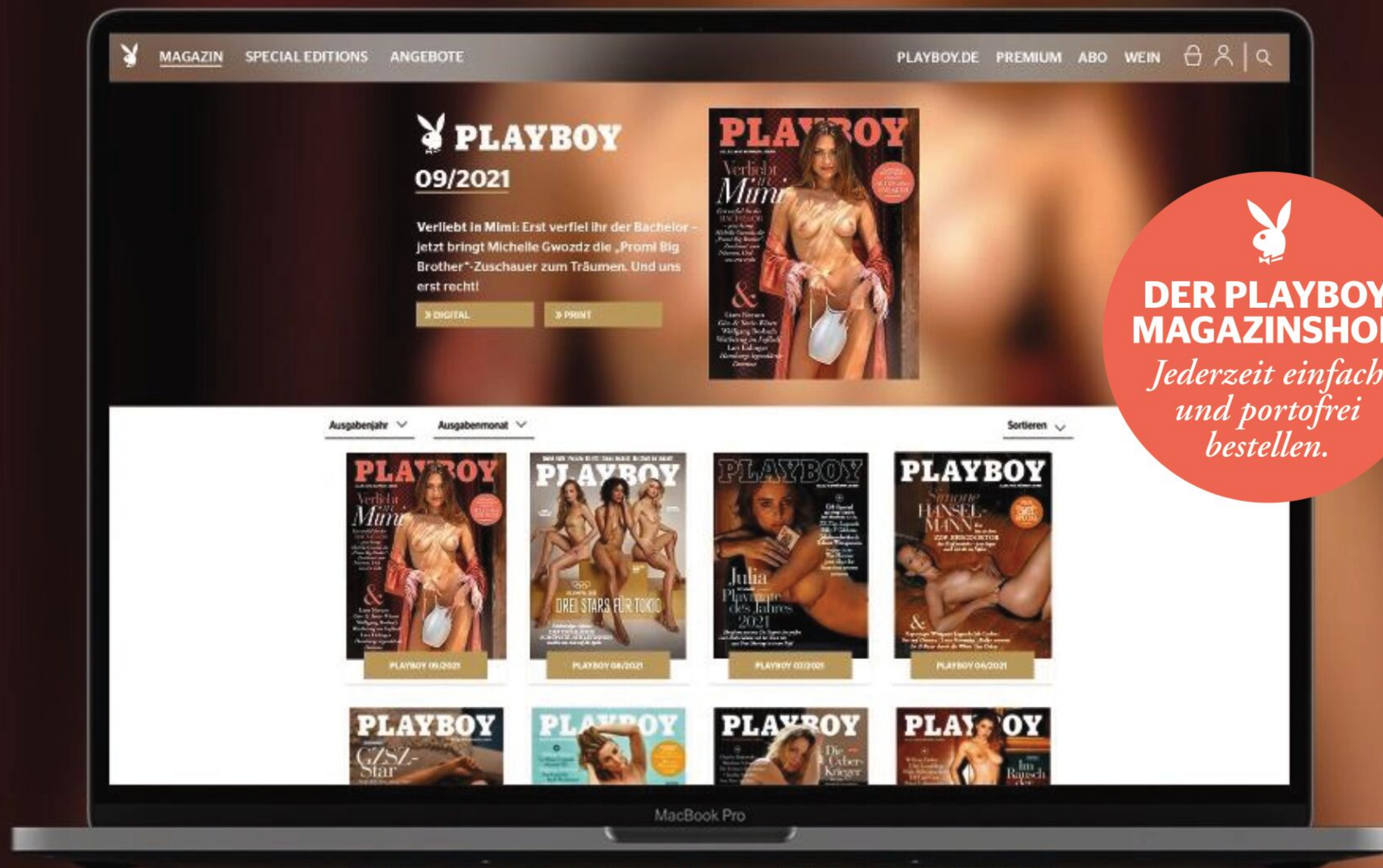
Send address changes to Playboy (German), Data Media, P.O. Box 155, Buffalo, NY 14205-0155.

E-Mail: service@roltek.com. Toll free: 1-877-776-5835



AUSGABE VERPASST?

Das aktuelle Heft, digitale Sonder-Editionen und weitere Specials finden Sie auf
shop.playboy.de



**DER PLAYBOY
MAGAZINSHOP**
Jederzeit einfach
und portofrei
bestellen.



KOSTENLOSE LIEFERUNG

Wir versenden den Playboy und die Special Editions kostenlos inner-halb Deutschlands.



SOFORT PDF DOWNLOAD

Laden Sie sich den Playboy als E-Paper (PDF) sofort in Ihrem Kundenkonto herunter.



NEUTRALER UMSCHLAG

Wir schicken Ihnen den Playboy mit der Deutschen Post im neutralen Schutzumschlag zu.

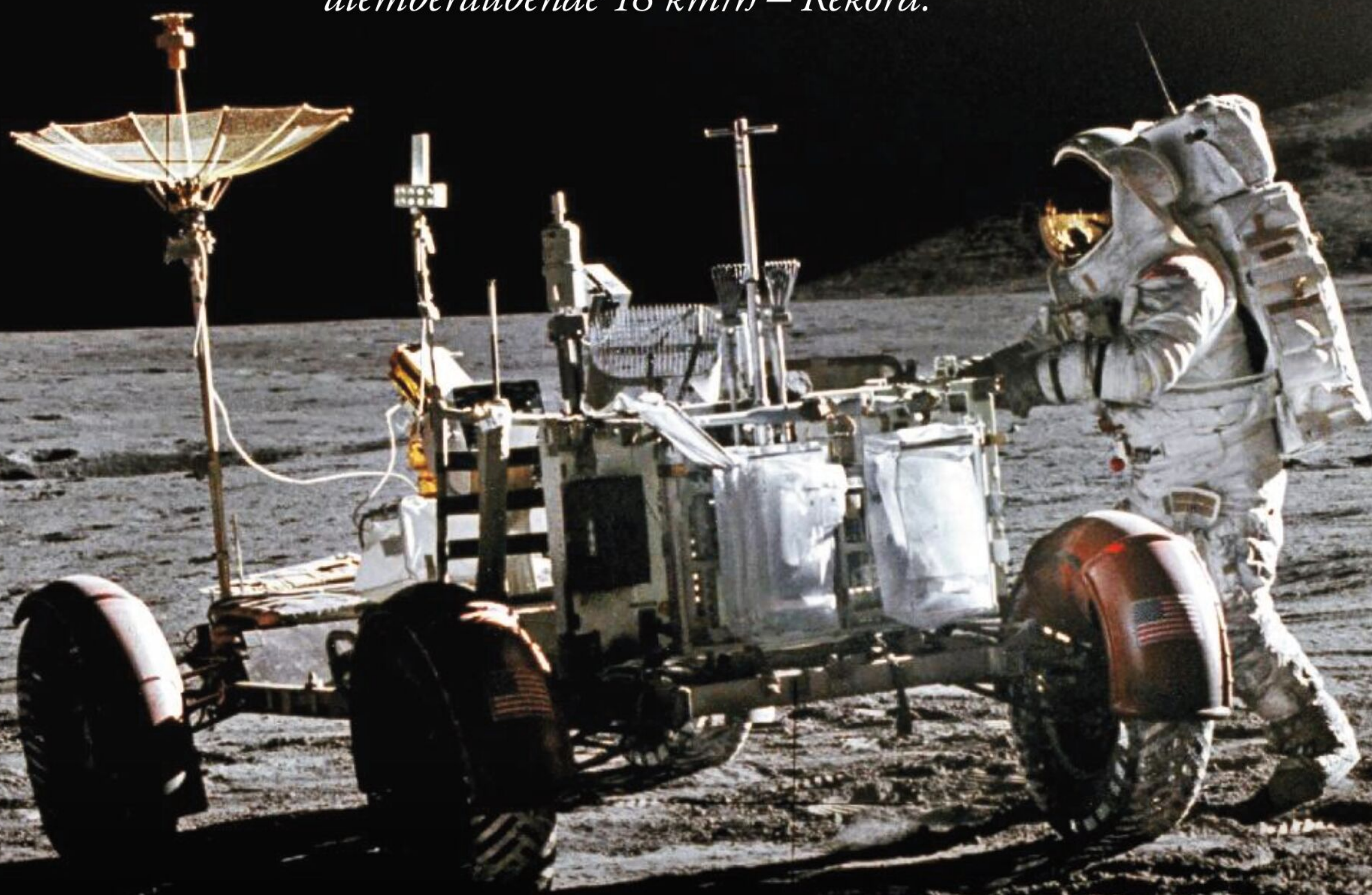


NUR BEI UNS

exklusive digitale Special Editions, Bundles und viele weitere Angebote zum Sammeln und Sparen.

WATT-WANDERUNG

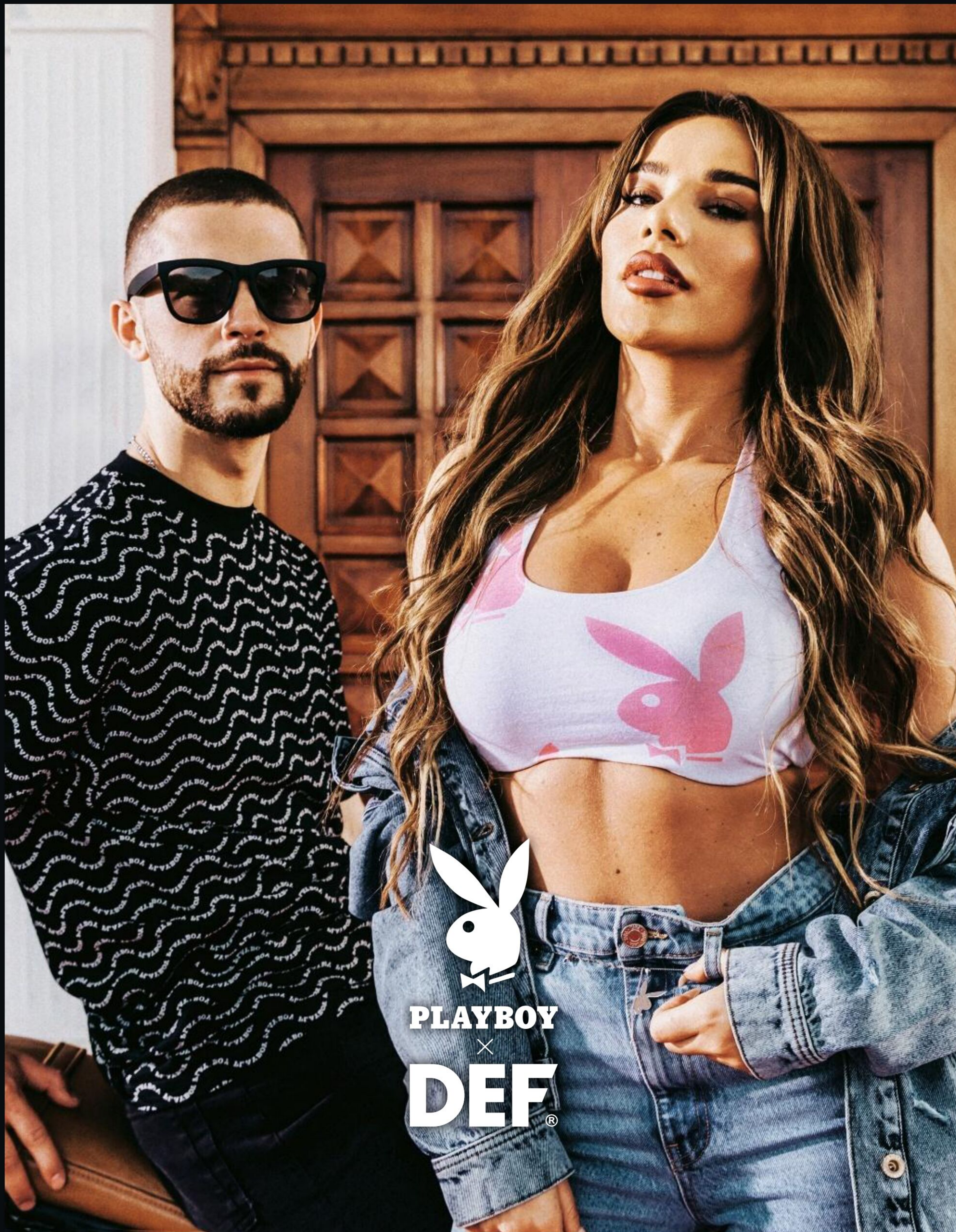
Vor 50 Jahren, 1971, brachte die Apollo-15-Mission der NASA erstmals ein Auto mit auf den Erdtrabanten. Das Lunar Roving Vehicle wog nur 210 Kilo und wurde von je einem 180-Watt-Elektromotor pro Rad angetrieben. Zwei nicht wiederaufladbare Batterien lieferten Strom für maximal 92 Kilometer. Auf einer späteren Mission erreichte der Astronaut Eugene Cernan mit dem Alu-Geländewagen atemberaubende 18 km/h – Rekord.



der MOND- ROVER

AUSSTIEG

FOTO: NASA



TM & © 2021 Playboy. All rights reserved.

©2021 / DefShop GmbH / www.def-shop.com

[defshop.de](https://www.facebook.com/defshop.de) — [@ defshop](https://www.instagram.com/defshop) — [defshop](https://www.tiktok.com/defshop)



DIE NEUE PLAYBOY x DEF KOLLEKTION

JETZT AUF WWW.DEF-SHOP.COM

HUBLOT




HUBLOT

hublot.com • f • t • i

BIG BANG INTEGRAL

Weißes Keramikgehäuse mit
integriertem Band. Manufakturwerk
UNICO mit Chronographfunktion.